

ТАДЖИКСКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ

УДК 656.072:338.46(575.3)

На правах рукописи

ФАЙЗУЛЛОЕВА САРВИНОЗ ДЖУМАЕВНА

**РАЗВИТИЕ СИСТЕМЫ ОРГАНИЗАЦИИ УПРАВЛЕНИЯ УСЛУГАМИ
ГОРОДСКОГО ПАССАЖИРСКОГО АВТОМОБИЛЬНОГО
ТРАНСПОРТА (на материалах города Душанбе)**

**Специальность 08.00.05 - Экономика и
управление народным хозяйством (экономика, организация и управление
предприятиями, отраслями, комплексами – сфера услуг)**

ДИССЕРТАЦИЯ

на соискание ученой степени
кандидата экономических наук

Научный руководитель:

д.э.н., профессор Раджабов Р.К.

Душанбе - 2019

ОГЛАВЛЕНИЕ

	Стр.
ВВЕДЕНИЕ	3
ГЛАВА 1. Теоретико-методические аспекты организации управления услуг городского пассажирского транспорта и их развитие в современных условиях	11
1.1. Рынок услуг городского пассажирского транспорта в системе сферы услуг в условиях развития рыночных отношений	11
1.2. Методические основы организации управления городских пассажирских автомобильных перевозок	23
1.3. Зарубежный опыт организации управления городскими пассажирскими перевозками в условиях рынка	43
ГЛАВА 2. Современное состояние и развитие услуг городского пассажирского транспорта	55
2.1. Концептуальные основы развития системы городского общественного транспорта	55
2.2. Анализ современного состояния и развития услуг городского пассажирского транспорта в городе Душанбе	65
2.3. Экономико-математическое моделирование организации управления оказания услуг городского пассажирского транспорта	91
ГЛАВА 3. Основные направления совершенствования системы организации управления и развития оказания услугами городского автомобильного транспорта в городе Душанбе	100
3.1. Формирование стратегии развития городского пассажирского автомобильного транспорта	100
3.2. Оценка качества услуг городского пассажирского транспорта и корпоративных перевозок	115
3.3. Направления развития системы организации управления оказания услугами населению городским пассажирским транспортом	125
ВЫВОДЫ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ	137
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ	140
ПРИЛОЖЕНИЕ	158

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы диссертационного исследования. В условиях углубления рыночных отношений значительно возрастает роль и значение транспорта в улучшении обслуживания экономики и населения, как в городах, так и в сельских местностях. При этом ведущее место занимает городской пассажирский автотранспорт, имеющий высокую социальную значимость, связанную с увеличением городского населения, созданием новых производственных и инфраструктурных объектов и развития ее территории.

Анализ показывает, что городской пассажирский транспорт, удовлетворяя возрастающий спрос населения, занимает центральное место в структуре городского хозяйства и успешно участвует в обеспечении социально-экономического развития городов.

С другой стороны развитие городов и их агломерация ставит новые важнейшие задачи перед всеми видами городского транспорта и особенно пассажирским автотранспортом для своевременного удовлетворения растущих потребностей населения с высоким качеством обслуживания при выполнении пассажирских перевозок.

В настоящее время пассажирский автомобильный транспорт в Таджикистане является основным видом транспорта при осуществлении городских, сельских, пригородных и международных перевозок, а также имеющий необходимый парк транспортных средств.

При этом важнейшая роль услуг городского пассажирского автотранспорта заключается в обеспечении экономии времени жителей, обеспечении доставки населения к местам работы, а также влияет на эффективное функционирование отраслей и сферы экономики. С другой стороны, городской пассажирский транспорт способствует получению социального эффекта от улучшения доступности медицинских и образовательных учреждений, объектов культуры, торговли, физической культуры и спорта при удовлетворении их спроса на эти и другие различные виды услуг.

Однако существующие социально-экономические проблемы, связанные с ростом тарифов, падением платежеспособного спроса, инфляцией, возрастанием стоимости топлива и запчастей, значительно осложнили деятельность городских автотранспортных предприятий, а также их транспортной инфраструктуры. Еще другой проблемой, считается негибкая тарифная политика, переход к свободной системе конкуренции, наличие определенных категорий населения пользующихся льготами для проезда, слабое внедрение современных методов оплаты проезда в городе.

Анализ современного состояния и развития услуг городского пассажирского автомобильного транспорта в Республике Таджикистан, ее областей и в г. Душанбе с учетом реализации Национальной стратегии развития страны на период до 2030 года¹ показывает, что городской пассажирский транспорт не в достаточно полном объеме отвечает параметрам, характеризующих качество оказываемых услуг городским населением в условиях развития конкурентных отношений. При этом требует уточнения формирующая стратегия и основные направления перспективного развития городского пассажирского автомобильного транспорта.

Степень научной разработанности проблемы. В условиях рыночной системы комплексного исследования вопросов совершенствования транспортного обслуживания в городах посвящены труды зарубежных, российских и таджикских ученых Л.И. Абалкина, А.П. Анисимова, Л.А. Александрова, Л.А. Афанасьева, И.В. Белова, В.И. Бережного, О.Б. Бобоева, Л.А. Бронштейна, Е.В. Будриной, А.И. Воркут, А.М. Гаджинского, Б.Л. Геронимуса, О.В. Гончарук, А.Г. Гранберга, Н.Н. Громова, Ю.Х. Гукетлева, Д. Д. Джумаева, Е.И. Зайцева, А.Х. Катаева, В.В. Кистанова, В.Н. Клочкова, Г.А. Кононовой, Ю.Г. Котикова, В.С. Лукинського, Л.Б. Миротина, В.Н. Парахиной, В.А. Персианова, Р.К. Раджабова, А. Рауфи, К.Ю. Рихтера, О.К.Сангинова, В.Г.

¹ Национальная стратегия развития Республики Таджикистан на период до 2030 года.-Душанбе: «Шарки озод», 2017.-103с.

Санкова, В.И. Сергеева, М.П. Улицкого, Н.М.Улицкой, П.Д. Ходжаева, В.В. Циганова, С.М. Цукеберга, В.В. Щербакова и др.

Вопросы функционирования городского пассажирского транспорта изучены в работах: Анисимова А., Блатнова М.Д., Большакова А.М., Бояринцева Б., Варелопуло Г.А., Володина Е.П., Грановского Б.И., Гудкова В., Джумаева Д.Д., Ефремова И.С., Зырянова В.В., Жабина А.П., Миротина Л.Б., Персианова В., Раджабова Р.К., Родионова А., Резера С., Сафронова Э.А., Спирина И.В., Татарского Б.Я., Ташбаева И.Э., Ходжаева П.Д., Улицкого М.П., Яцуковича В.И. и др. Ряд аспектов функционирования городских пассажирских автотранспортных предприятий рассмотрены в трудах Л.А.Бронштейна, В.Бычкова, А.Ю.Шонина, А.А.Ружило, З.Е. Анисимова и др.

Исследование вопросов конкурентоспособности и оценки городского пассажирского транспорта рассмотрены в работах: С.Аболонина, И.Ансоффа, О.Бобоева, Будриной Е., Р. Ватермана, А.Глухова, Е.Дихтля, М.Ермоловой, В.Ефремова, З.Павьялова, З.Зайнашевой, Т.Каретниковой, Т.Коно, И. Лифица И., И.Максимовой, А. Мищенко, Р.К. Раджабова, Н.М.Улицкой Х.Н. Факерова, Р. Фатхутдинова А.С., Фохакова, Ф.М.Хамроева, П.Д.Ходжаева, Й. Шумпетера, А.Юданова и др.

Вместе с тем изученность различных аспектов исследуемой проблемы в условиях развития рыночных отношений, далеки от своей изученности и завершенности.

В выполненных исследованиях недостаточно изученными остаются вопросы развития городской транспортной системы, организации и управления обслуживания, внедрения автоматизированных систем, разработки оптимальных маршрутов, совершенствования государственного регулирования транспортного обслуживания, взаимодействия между различными видами транспорта, нахождения рациональных способов оплаты проезда, а также развития новых видов городского пассажирского транспорта, что требует проведения специального исследования.

Кроме того, в современных условиях недостаточно изученными считаются вопросы развития системы организации управления услугами городского пассажирского автомобильного транспорта. Всё вышеизложенное определило актуальность диссертационной работы, ее теоретическую научную и практическую значимость.

Цель и задачи диссертационной работы. Целью диссертационного исследования является теоретическое обоснование и разработка рекомендаций по развитию системы организации управления услугами городского пассажирского автомобильного транспорта в условиях рыночных отношений.

Достижение поставленной цели требует решения таких задач:

- исследовать место и значение рынка услуг городского пассажирского транспорта в системе сферы услуг в условиях развития рыночных отношений;
- изучить методические основы организации и управления городских пассажирских автомобильных перевозок, а также изучить зарубежный опыт организации и управления городскими пассажирскими перевозками в условиях рынка;
- рассмотреть концептуальные основы развития системы городского общественного транспорта и проанализировать современное состояние и развитие услуг городского пассажирского транспорта в городе Душанбе;
- осуществить экономико-математическое моделирование организации и управления оказания услуг городского пассажирского транспорта;
- сформировать стратегию развития городского пассажирского автомобильного транспорта, а также оценить качество городских и корпоративных пассажирских перевозок;
- разработать основные направления системы организации управления оказания услугами городского пассажирского транспорта в г. Душанбе.

Теоретико-методической базой диссертации явились рыночная экономическая теория, влияющая на осуществление экономических реформ,

разработанная в трудах зарубежных и российских экономистов и ученых Таджикистана, нормативно-правовые документы Республики Таджикистан в области городских пассажирских перевозок и решения социально-экономических проблем.

При подготовке диссертационной работы использованы различные источники, научные разработки, статистические данные Агентства по статистике при Президенте Республики Таджикистан, Центра стратегических исследований при Президенте Республики Таджикистан, министерств и ведомств, Хукумата города Душанбе, а также результаты проведенного исследования автора.

В процессе выполнения диссертационной работы применялись методы индукции и дедукции, экономико-математического анализа и экономического моделирования, метод сравнения и аналогий, статистические методы и множественный корреляционно-регрессионный анализ.

Объектом исследования является пассажирский транспорт города Душанбе.

Предметом исследования являются организационно-экономические отношения, возникающие в процессе организации управления и развития пассажирского транспорта и оказания услуг городскому населению в условиях развития конкуренции.

Научная новизна исследования:

1. развиты теоретико-методические аспекты функционирования рынка услуг городского пассажирского транспорта, а также уточнены методические основы организации управления и пути повышения эффективности оказания услуг населению в городах;

2. изучен зарубежный опыт организации управления и финансированием рынка услуг городского пассажирского транспорта и на их основе уточнены

основные задачи местных органов исполнительной власти и их роли в улучшении поддержки данного вида транспорта в городе Душанбе;

3. дана оценка современного состояния и развития рынка услуг городского пассажирского автомобильного транспорта г. Душанбе с учетом рассмотрения концептуальных основ развития системы городского общественного транспорта, обследования пассажиропотоков и выявлены основные причины, негативно влияющие на работу различных видов государственного и частного городского пассажирского автомобильного транспорта;

4. разработана и реализована экономико-математическая модель организации и управления услуг городского пассажирского транспорта с учетом оценки финансовой устойчивости предприятий и влияния структурных параметров на оказание городских пассажирских перевозок;

5. предложена стратегия развития городского пассажирского автомобильного транспорта, дана оценка качества городских и корпоративных пассажирских перевозок с учетом их конкурентоспособности на основе выявления факторов, влияющих на уровень городских автобусных перевозок, а также расчета параметров, характеризующие деятельность пассажирских АТП;

6. обоснованы и разработаны приоритетные основные направления системы организации управления услугами городского пассажирского транспорта в г. Душанбе, предусматривающие оптимизацию городской маршрутной сети и системы организации управления услугами городского пассажирского транспорта, создания условий для осуществления корпоративных перевозок, совершенствование функционирования единой автоматизированной системы управления городским транспортом, а также развития современной системы оплаты проезда, определение перспективных параметров обслуживания населения и современных видов транспорта

(подвесное и подземное метро, легкие виды рельсового транспорта) на период до 2030 года.

Практическая значимость диссертационной работы и полученные результаты состоят в решении вопросов оказания городских и корпоративных пассажирских перевозок. Важное значение имеет экономико-математическое моделирование организации и управления городских и корпоративных пассажирских перевозок, оценки качества городских и корпоративных пассажирских перевозок, а также совершенствования организации и управления городских и корпоративных пассажирских перевозок в г. Душанбе.

Реализация результатов диссертационной работы. Полученные результаты использованы городскими пассажирскими транспортными предприятиями различных видов собственности, местными органами государственной власти при принятии решений о развитии городской пассажирской транспортной системы, а также в процессе организации управления предоставления услугами городского пассажирского транспорта.

Научно-методические положения автора использованы в учебном процессе при чтении дисциплин «Экономика транспортных предприятий», «Основы предпринимательской деятельности», «Экономика и управление сферы услуг» для студентов экономических специальностей в высших учебных заведениях Таджикистана.

Область исследования. Тема диссертационной работы соответствует Паспорту специальности 08.00.05 - Экономика и управление народным хозяйством (экономика, организация и управление предприятиями, отраслями, комплексами - сфера услуг): 1.6.109 - Совершенствование организации, управления в сфере услуг в условиях рынка; 1.6.116- Механизм повышения эффективности и качества услуг; 1.6.118- Формирование и развитие отраслевых, региональных и общенациональных рынков услуг; 1.6.124- Формы государственной поддержки отечественных производителей в сфере услуг.

Апробация диссертации. Основные положения диссертации доложены и одобрены: на научно-практических конференциях, семинарах и форумах Таджикского национального университета (2010 - 2019 гг.), Таджикского государственного университета коммерции (2015-2019 гг.) и другие.

Публикации. Основные положения диссертации опубликованы в 11 научных работах общим объемом авторского текста 2,95, п.л. в том числе три статьи в рецензируемых изданиях ВАК при Министерстве науки и высшего образования Российской Федерации.

Структура и объем диссертационного исследования. Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения и приложения, списка использованной литературы из 197 наименований и изложена на 161 страницах машинописного текста, включает 28 таблиц, 15 рисунков и 4 приложения.

ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ОРГАНИЗАЦИИ И УПРАВЛЕНИЯ УСЛУГ ГОРОДСКОГО АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА И ИХ РАЗВИТИЕ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

1.1. Рынок услуг городского пассажирского транспорта в системе сферы услуг в условиях рыночных отношений

Проводящие реформы доказали преимущества рыночной модели ведения хозяйственной деятельности в Таджикистане, учитывая поведение саморегулируемого рынка. Мировой опыт показывает, что рынок является важным механизмом регулирования деятельности субъектов экономики и устанавливает взаимовыгодные связи между производителями и потребителями. С другой стороны, рынок следует рассматривать как экономическую категорию среди понятий экономической теории. При этом на основе реализации осуществляется обмен товаров/услуг/работ в стоимостном эквиваленте. Также рынок катализирует развитие системы оказания услуг, выполнение работ и производства через механизм конкуренции и дает возможность потребителю полностью удовлетворить свой спрос.

По нашему мнению основными предпосылками формирования рынка и его функционирования считаются:

- Производители, которые специализируются на производстве продуктов и оказании услуг;
- Наличие и возможности приобретения товаров (услуг) и их реализация с целью удовлетворения потребностей общества и др.

Важными в условиях углубления рыночных отношений являются экономические интересы производителей и потребителей. При этом важно выделить такие «особенности рынка, к которым относятся: взаимоотношение производителей и потребителей; необходимый объем товаров/услуг у производителей в результате заключения контракта; продажа товаров/услуг потребителю/клиенту».

В новых условиях ряд особенностей рынка потерпели существенные изменения. Поэтому возникает необходимость их учета при рассмотрении

понятия рынка. По мнению Самуэльсона П. «рынок, это упорядоченная структура, посредством которой производители и потребители товара (работ, услуг) определяют цену и количество товара (работ, услуг)»².

Существуют и другие определения «рынок, это сфера товарно-денежного обращения, который обеспечивает обмен результатов труда». При этом следует выделить рынок товаров и услуг. Можно выделить два отличительных признака рынка услуг от товарного рынка:

- 1) сложно дать оценку предоставляемым услугам до их оказания, и в качестве объекта сравнения могут выступать получаемые доходы;
- 2) услуге присущи свойства неопределенности, что затрудняет ее продвижение на рынок.

В этих условиях следует выделить такие элементы товарного рынка и рынка услуг, которые характеризуют количественные пропорции между производством и потреблением товаров/услуг и их формы взаимосвязи. К ним следует отнести такие параметры: предложение и спрос, которые связаны между собой через механизм цен или тарифов.

Происходящим изменениям между субъектами транспортного комплекса способствовало введение в оборот терминов «рынок транспортных услуг» или «транспортный рынок», «рынок услуг городского транспорта», «рынок услуг сельского транспорта», а также по видам транспорта.

На основе изучения литературных источников, нами выявлено, что единого подхода в формировании этого понятия не существует. Ряд авторов³ «рынок транспортных услуг (РТУ) рассматривают как инструмент достижения поставленной цели: рациональное распределение транспортных ресурсов и объемов перемещаемых грузов или пассажиров».

² Самуэльсон П.А. Экономика. В 2 т. Т. 1. - М.: НПО «АЛГОН», ВНИИСИ, 1992. - С. 38.

³ Лившиц В.Н. Системный анализ экономических процессов на транспорте. - М.: Транспорт, 1986; Носов Н.П., Ульянов С.А., Методологические аспекты рассмотрения системы управления муниципальным транспортом: Труды Академии промышленности и менеджмента. - М.: МГИУ, 1998.

Ряд авторов⁴ рассматривают транспортный рынок как «сложную многофакторную экономическую систему обмена».

Ведущий ученый России Персианов В.А. считает, что «рынок автотранспортных услуг представляет собой совокупность реальных и потенциальных покупателей и продавцов по поводу обмена автотранспортными услугами»⁵.

Углубленный анализ экономической литературы показывает, что под «рынком» понимается;

- 1) регулирующий экономический механизм⁶;
- 2) место встречи покупателей и продавцов⁷;
- 3) сфера обмена товарами или услугами⁸;
- 4) число потребителей конкретного вида услуг⁹.

Кроме того ряд исследователей рассматривают рынок автотранспортных услуг, как организационный или экономический механизм.

В монографии¹⁰ авторы отмечают, что «рынок услуг транспортной инфраструктуры – это прогнозирование, управление и удовлетворение спроса на товары, транспортные услуги посредством выполнения транспортных услуг, транспортно-экспедиционной работы и оказания технического обслуживания».

⁴ Жуков Е.А. Транспортный комплекс в структуре народного хозяйства. - М.: Наука, 1990; Бутов В.И., Игнатов В.Т., Кетова Н.П. Основы региональной экономики: Уч. пособие для ВУЗов. Серия: Экономика и управление, 2002. - 448 с; Гурмак В.Н. Транспортный комплекс региона. - М.: Знание, 1985.-

⁵ Персианов В.А. Глобализация экономики и транспорт // Бюллетень транспортной информации. 2001. № 2.

⁶ Шабунина Н.М. и др. Теория и практика региональной экономики. - Волгоград: Изд. ВолГУ, 1996. - 184 с.

⁷ Олейник А.Н., Институциональная экономика: Уч. пособие. - М.: ИНФРА-М, 2002. - 416 с.

⁸ Райзберг Б.А., Лозовский Л.Ш., Стародубцева Е.Б. Современный экономический словарь. - М.: ИНФРА-М, 1996. - 496 с; Титов К. Региональная промышленная политика: цели, задачи, приоритеты // Проблемы теории и практики управления. 2002. № 5. с. 55-61.

⁹ Курс переходной экономики. Под ред. акад. Абалкина Л.И. - М.: ЗАО «Финстатинформ», 1997. - 270с.

¹⁰ Раджабов Р.К., Факеров Х.Н., Нурмахмадов М., Саидова М.Х. Сфера услуг: проблемы и проблемы развития.- Душанбе: Дониш, 2007. – 544с.

Автор работы¹¹ считает, что «рынок пассажирских автотранспортных услуг - это сфера реализации автотранспортных услуг по перемещению пассажиров и материальных ценностей, связанных между собой определенными признаками производственного или потребительского характера».

Кроме того, в работе¹² по определению автора следует выделить региональный рынок - это такое административно - территориальное подразделение страны, где существуют особенности экономического, демографического, национально-бытового и природно-климатического характера и здесь следует учитывать функционирование транспортного рынка, как важнейший его субъект».

В современных условиях исследование РТУ приоритетным считается изучение его свойств, качества и основных элементов. Важными считаем общие законы, закономерности, тенденции, факторы, определяющие состояние и развитие экономических отношений на данном рынке, а также на региональном уровне.

Важно заметить, что рынок транспортных услуг и его разновидностей следует рассматривать как саморегулируемую систему, в которой определяют потребности экономики и населения в транспортных услугах, с учетом выделения сферы воздействия государства на основе эффективного использования механизма регулирования.

Придерживаясь, мнения автора работы,¹³ справедливо было бы согласиться, что рынок пассажирских автотранспортных услуг является системой открытого типа, которая, по сути, имеет характер самоорганизации, где экономические отношения формируются самостоятельно и свободно.

¹¹ 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.

¹² Сангинов О.К. Проблемы формирования и развития рынка транспортных услуг горных регионов: монография/ Под общ. ред. д.э.н., профессора О.Б. Бобоева. - Душанбе: Ирфон, 2002.-189с.

¹³ 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.

По нашему мнению, под рынком автотранспортных услуг следует рассматривать сводящих вместе продавцов и покупателей транспортных услуг с целью удовлетворения их спроса в реальном масштабе. При этом следует выделить различные сегменты этого рынка в городе, сельской местности, пригородной зоны, междугородных и международных сообщениях.

В настоящее время важным считаем выделение следующих важных признаков формирования рынка автотранспортных услуг:

- связь между поставщиками и потребителями транспортных услуг;
- наличие поставщиков и потребителей имеющих оптимальный выбор партнеров по оказанию транспортных услуг;
- наличие внутриотраслевой и межотраслевой конкуренции;
- транспортные тарифы считаются основными факторами разработки цен на РТУ;
- финансовая устойчивость транспортных операторов (АТП) зависит от результатов их финансово-хозяйственной и производственной деятельности.

На основе изучения изменений в транспортной сфере можно выделить отличительные черты транспортных предприятий, особенно автопредприятий, как субъекта рыночных отношений:

- сложность – структуры АТП (различных видов собственности) состоит из множества составляющих, которые способствуют реализации различных отношений;
- автономность - руководство АТП самостоятельно принимает решения и несет ответственность за их результаты;
- производительность - сотрудники и рабочие АТП оказывают услуги населению и экономики;
- социологизация – транспортные предприятия имеют интересы и цели, характеризуют поведение транспортного комплекса в целом;
- открытость – предприятия взаимодействуют со внешней средой;
- активность и гибкость – предприятия адаптируются к изменяющимся условиям осуществления транспортного процесса.

Таким образом, под РТУ понимается система с помощью, которой транспортные операторы (АТП) определяют цену/тариф, другие параметры оказываемых автотранспортных услугах в конкретных территориальных преобразованиях.

Можно выделить следующие этапы эволюции рынка услуг пассажирского автомобильного транспорта (ПАТ):

- анализ и оценка существующих форм экономических отношений между субъектами рынка;
- организация и планирование транспортного обслуживания;
- развитие организации управления РТУ с целью повышения качества оказываемых услуг населению.

Важным мы считаем то, что в условиях рыночных отношений учитывая происходящие изменения, следует рассматривать взаимосвязь с определением параметров рынка. Следует выделить «неустойчивость рыночной ситуации и нестабильность процессов самоорганизации и саморегулирования»¹⁴. Однако развитие РТУ способствует достижению положительного экономического результата за определенный период времени. С другой стороны, внедрение инноваций являются важными условиями прогнозирования спроса на услуги на рынке транспортных услуг. Кроме того, в условиях конкретной территории, рынок АТУ является средством формирования и развития межобластных, межрегиональных и международных торговых связей¹⁵.

Наряду с этим, важными являются вопросы анализа тенденций и особенностей функционирования рынка транспортных услуг, проблемы определения параметров поведения, а также рационального использования потенциала данного рынка. При этом выделяют роль и значение различных сегментов рынка АТУ, прежде всего, рынка оказания услуг городского пассажирского автомобильного транспорта (ГПАТ).

¹⁴ Олейник А.Н., Институциональная экономика. - М.: ИНФРА-М, 2002. - 416 с.

¹⁵ Жуков Е.А. Транспортный комплекс в структуре народного хозяйства. - М.: Наука, 1990.

Для определения рынка услуг ГПАТ считаем важным проведение анализа с целью выявления основных направлений развития транспортной системы. На наш взгляд, следует выделить такие процедуры анализа и проектирования транспортных систем¹⁶:

- идентификация и анализ функционирования городской транспортной системы;
- разработка научно-обоснованной организационной структуры управления транспортной системы;
- разработка эффективного механизма решения возникающих проблем при оптимизации транспортного процесса.

Важно заметить, что динамичное развитие экономики в стране, определяет приоритетные направления по развитию рынка АТУ услуг в целом по стране, ее областей, городов и районов. При этом региональный транспортный рынок может стать основным стимулятором экономического развития определенной территории (города, региона), важным ресурсом, считающийся основой для развития других сфер народного хозяйства.

Разработка параметров регионального РТУ, в том числе его основных сегментов, предусматривает стимулирование процесса оказания транспортных услуг в условиях конкуренции, развитие инновационных процессов, транспортных кластеров и др.

В новых условиях важным считается реализация мер государственного регулирования рынка услуг ГПАТ, который способствует решению нижеперечисленных проблем:

- формирование необходимых условий для развития рынка услуг ПАТ, прежде всего городского;
- оптимизация структуры рынка услуг городского пассажирского автомобильного транспорта в рамках транспортной политики;

¹⁶Акинин П.В., Арискина А.В., Кузьмин Д.С. Социально-экономическое развитие региона в условиях глобализации и современного регионогенеза. – Ставрополь: Ставропольское книжное издательство, 2004. - 292 с; Васьков С.Т. Территориальное управление в новых хозяйственных условиях. - М.: Экономика, 1990.

- совершенствование механизма государственного регулирования рынка услуг пассажирского автомобильного транспорта;
- развитие механизма управления услуг пассажирского автомобильного транспорта;
- развитие системы маркетинга и менеджмента на рынке услуг пассажирского автомобильного транспорта;
- пересмотр индикаторов для анализа состояния и развития рынка услуг пассажирского автомобильного транспорта на перспективу;
- нахождение особенностей города, их степень воздействия на развитие рынка услуг пассажирского автомобильного транспорта;
- совершенствование автотранспортного процесса на рынке услуг ПАТ;
- координация деятельности всех участников рынка услуг ПАТ;
- развитие методов анализа, исследования, а также регулирования рынка услуг ПАТ;
- создание единой государственной и межгосударственной информационно-коммуникационной системы;
- развитие единого информационного пространства в транспортном комплексе;
- разработка рекомендаций по развитию инновационного потенциала рынка услуг пассажирского автомобильного транспорта;
- формирование условий для добросовестной конкуренции;
- развитие финансовой поддержки субъектам на рынке услуг ПАТ.

Основной и важной целью государственного регулирования рынка транспортных услуг является создание совершенного рынка транспортных услуг с учетом обеспечения высокого качества оказываемых услуг, рационального использования материально-трудовых и финансовых ресурсов. В этих условиях рынок транспортных услуг также связан с высокотехнологичной материально-технической базой транспортных предприятий, особенно пассажирских автотранспортных предприятий (ПАТП).

В целом, различают три признака пассажирской автотранспортной системы (рис.1).



Рисунок 1 – Признаки пассажирской автотранспортной системы

Анализ опыта организации управления и регулирования системы ПАТ показывает, что система ПАТ не всегда поддается эффективному управлению, наряду с этим, все условия, способствующие эксплуатации ПАТ, в целом характеризуют существующее состояние транспортного комплекса в целом.

В связи с этим на основе изучения ПАТ Таджикистана мы определили параметры, характеризующие автотранспортную систему (рис.2).

Важным параметром, характеризующим ПАТ, а также главным фактором, который содействует социально-экономическому развитию, является территория. Показатели территории влияют на выбор подвижного состава, вид транспорта, формы организации транспортного обслуживания, неравномерность и сезонность пассажиропотока и др.

Ученый Сангинов О.К.¹⁷ территорию рассматривает как внешний фактор относительной автотранспортной системы. Это утверждение является неверным. Поэтому территорию следует рассматривать как важный фактор, характеризующий образование пассажиропотока.

¹⁷ Сангинов О.К. Проблемы формирования и развития рынка транспортных услуг горных регионов. Душанбе: Ирфон, 2002.-237с.

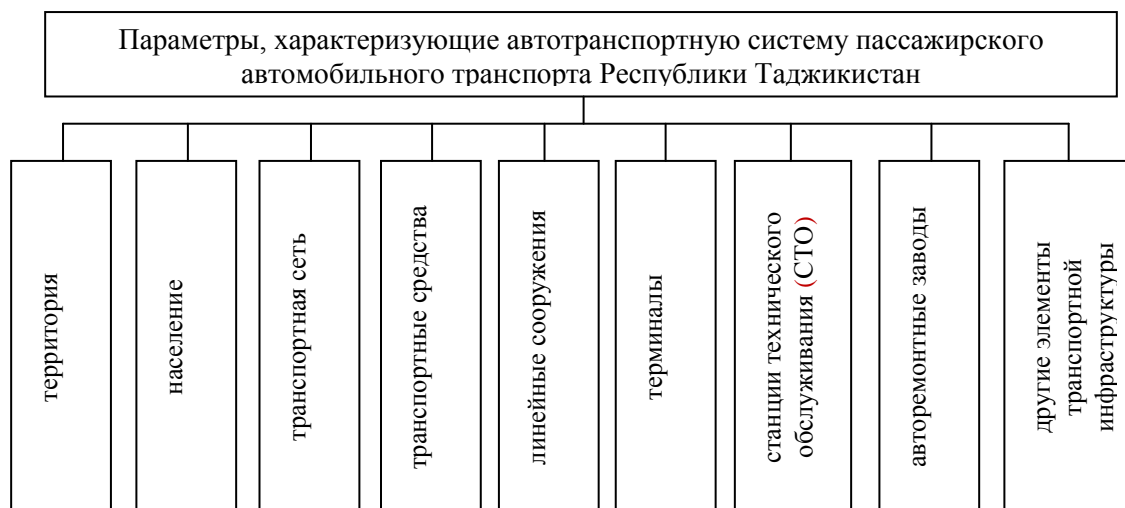


Рисунок 2 - Параметры, характеризующие автотранспортную систему пассажирского автомобильного транспорта Республики Таджикистан

По мнению автора работы¹⁸ целесообразно изучить проблемы взаимосвязанного развития территориального обслуживания, сетей и расселения. Однако данный вопрос остаётся не достаточно исследованным. Кроме того, требуют исследования вопросы нахождения оптимальных путей по формированию территориально-хозяйственных систем, где центральным звеном считается транспортная система.

Приоритетным при организации управления развитием системы оказания услуг городскому населению, считается выбор рациональных форм их оказания ПАТ.

Результаты проведенного анализа системы транспортного обслуживания населения свидетельствуют о том, что, прежде всего, внимание уделяется транспортной сети, а проблемы организации ПАТ не должным образом исследуются.

По результатам проведенных исследований, изучения внутреннего устройства рынка, а также воздействия факторов внешней среды на функционирование транспортного рынка, нами предлагается следующая схема модели рынка услуг пассажирского автомобильного транспорта в городах (рис.3).

¹⁸ Лившиц В.Н. Системный анализ экономических процессов на транспорте. - М.: Транспорт, 1986. - 240 с.



Рисунок 3- Структура существующей модели рынка услуг пассажирского автомобильного транспорта в городах

По нашему мнению на сегодняшний день важнейшими целями развития городского ПАТ должны стать:

- повышение безопасности на дорогах;
- снижение затрат времени пассажиров на поездки;
- повышение комфортности используемых транспортных средств;
- увеличение транспортных услуг на линии и за их счет увеличение числа рабочих мест;
- совершенствование работы городских транспортных операторов и повышение их конкурентоспособности.

Поэтому, для решения этих задач следует уделить внимание исследованию всех компонентов этой системы, учитывая экономические возможности транспортных операторов обслуживающих маршрутов, а также уровень развития городского пассажирского автомобильного транспорта. Также считаем целесообразным устранить эти недостатки не только на городском уровне, но и в сельских районах и населенных пунктах, рационализируя координацию работы пассажирского автомобильного транспорта. При этом особое внимание следует уделить улучшению взаимодействия между различными видами транспорта на рынке услуг пассажирского транспорта.

Кроме того, исследуя специфику рынка услуг пассажирского автомобильного транспорта, можно его рассматривать как систему взаимоотношений между пассажирами и операторами (перевозчиками), возникающих под влиянием факторов мезо- макро- и микросреды.

Особенно эти взаимоотношения четко выделяются при оказании услуг пассажирским автомобильным транспортом в городах.

Таким образом, можно прийти к выводу о том, что существует множество проблем и их решение требует нахождения новых путей и значительного объема финансовых ресурсов, однако важным считается использование имеющихся резервов на рынке услуг городского пассажирского автомобильного транспорта. С другой стороны это требует систематизации

инструментов и мнение ученых и практиков для разработки рекомендаций по повышению эффективности работы транспортных операторов по оказанию транспортных услуг населению города.

Теперь переходим к исследованию методических основ организации управления различными видами городских пассажирских автомобильных перевозок.

1.2. Методические основы организации управления городскими пассажирскими автомобильными перевозками

В условиях формирования и развития рыночных отношений важным считается разработка доктрины развития социально-экономических аспектов современного общества с целью разработки научно-обоснованных приоритетов ее развития и размещения. «Под доктриной понимают общее учение, теоретико-методические положения, систему управления и принципов, определяющих в совокупности отношение общества к определенному важному социальному явлению». По нашему мнению *«транспортная доктрина* - это система взглядов и положений, устанавливающая основные направления и принципы организации, эксплуатации и развития транспортного комплекса, теоретико-концептуальные и правовые основы ее функционирования в условиях рыночных отношений, способы осуществления перевозок, показатели оценки результативности и общественно-социальной значимости оказания транспортных услуг».

В современных условиях теоретическое обоснование транспортной доктрины производится на основе оценки результатов транспортной деятельности в условиях конкретных территорий.

Используя результаты проведенных исследований, разрабатываются новые рекомендации по развитию нормативно-законодательных актов относительно транспортного обслуживания и их практического использования местными органами государственной власти и самоуправления, а также

органами управления транспорта. Составной важной частью доктрины в области транспорта является доктрина пассажирских автоперевозок.

В современных условиях в Республике Таджикистан сформирована транспортная доктрина являющаяся базой для регулирования отношений в области транспорта, в том числе в области грузовых и пассажирских перевозок. При этом важное место уделено специализации автотранспортных предприятий, учитывая объект перевозки как: пассажирские, грузовые и смешанные. Кроме того, учитывая виды перевозок, например, пассажирские автотранспортные предприятия бывают: автобусными, таксомоторными.

С другой стороны, учитывая технологию организации управления перевозок транспортом, разделяют по видам, например, технологию организации пассажирских автомобильных перевозок (ПАП).

Пассажирские автомобильные перевозки имеют свои особенности, поэтому учитывая этого, разделяют транспорт общего пользования и не общего пользования. Особенности Общественный транспорт имеет особенности, и они способствует предоставлению пассажирских автотранспортных услуг любому обратившемуся человеку, предприятий или организаций. А транспорт не общего пользования в основном выполняет индивидуальные или ведомственные перевозки сотрудников. Наряду с этим важную роль занимает выбор транспортным средствам, а также улучшение автодорожной и экологической безопасности, надежности, скорости движения и комфортабельности, стандартизация и унификация узлов и агрегатов подвижного состава, а также снижение суммарных затрат на их эксплуатацию.

При этом, учитывая социальное значение пассажирских перевозок, государство играет важную роль для обеспечения их развития. Поэтому государством разрабатываются и реализуются различные меры и программы государственной поддержки ПАТ, в том числе городского транспорта. В Республике Таджикистан на данный момент реализуется Государственная программа развития транспорта на период до 2025 года. Целью программы является развитие нормативно-правовой базы, экономического механизма и

инвестиций в транспортной сфере, системы финансирования госзаказа на пассажирские перевозки, в том числе автомобильные, решение проблем касающихся пассажирскими перевозками.

В Таджикистане автотранспорт по мере его мобильности считается как единственное средство, способное обеспечить связь всех населенных пунктов. При этом особое значение уделяется функционированию и развитию пассажирских автоперевозок в сельской и горной местности. Это решается с учетом обеспечения развития сети автодорог и автомобилизации населения.

Функционирование городского пассажирского транспорта в Таджикистане происходит под контролем местных органов государственной власти городов. А перевозки осуществляются по установленным маршрутам, а также по социально- ориентированным тарифам с привлечением средств бюджета. При этом, городские пассажирские перевозки также выполняются по коммерческим маршрутам, организуемые самостоятельно пассажирскими предприятиями.

В Республике Таджикистан организованы межрайонные, внутрирайонные, междугородные и международные регулярные автобусные перевозки, а также перевозки пассажиров легковыми такси. Для этого государство оказывает транспортным предприятиям независимо от формы собственности необходимую поддержку. Государство сооружает и реконструирует терминалы и автостанции, таксомоторные стоянки, внедряет автоматизированную систему диспетчерской связи, а также защищает прав потребителей пассажирских транспортных услуг установленным гражданским кодексом.

Деятельность по регулированию пассажирских автомобильных перевозок в Республике Таджикистан производится государственными транспортными подразделениями. В Республике Таджикистан регулирование пассажирских перевозок осуществляется на основе правил перевозок пассажиров и багажа и ручной клади автомобильным транспортом в Республике Таджикистан (в редакции Распоряжения от 4.03.2010г№7). Анализ нормативно-правовых актов

и практика организации управления пассажирскими автомобильными перевозками выполняется при соблюдении различных принципов (табл.1.1).

Таблица 1.1

Основные принципы организации управления пассажирских автомобильных перевозок¹⁹

№ пп	Принципы	Содержание
1.	Законности	Обязательное использование нормативно-правовых норм, установленных законодательством
2.	Приоритеты безопасности	При перевозке пассажиров обеспечивается безопасность для людей, окружающей природной среды, интересов общества и государства, а также используются специальные меры, направленные на конкретизацию гражданско-правовых регламентов
3.	Социальная справедливость	Устанавливающий баланс между частным и общественными интересами. Для ГПТ используют специально выделенные полосы движения, в месте расположения остановочных пунктов ограничивают парковку
4.	Научность	Формирование транспортных отношений в соответствии с фундаментальными и прикладными (отраслевыми) научными результатами и теоретическими положениями, подкрепленными опытом практического использования, результатами теоретико-экспериментальных исследований и разработок
5.	Приоритет большинства	При регулировании маршрутных перевозок, решающее значение имеет полное или частичное совпадение целей передвижения группы пассажиров, пользующихся совместно одним подвижным составом, маршрутом и остановочными пунктами. Приоритет большинства позволяет разрешить и противоречие между интересами отдельных лиц и общества в части проблем экологической безопасности подвижного состава
6.	Возможности	Организовывать перевозки пассажиров исходя из располагаемых возможностей транспортных предприятий и общества
7.	Аккумуляция опыта	Наличие у транспортных предприятий эффективных процедур изучения, обобщения, обмена, распространения и производственного опыта
8.	Комплексность регулирования отношений	Используются все возможные направления и аспекты регулирования транспортных отношений: правовые, организационные, экономические, материально-технические, технологические, квалификационно-кадровые, административно-управленческие и т.д.
9.	Эффективность	Принимаемые рациональные управленческие решения приводят к эффективным и позитивным изменениям результатов оказания транспортных услуг
10	Надзор и контроль	Надзор рассматривается как обязательную функцию

¹⁹ Составлено автором на основе: Спирин И.В. Организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками / И. В. Спирин. - 5-е изд., перераб. - М.: Издательский центр «Академия», 2010. - 400 с.

		госрегулирувания транспортной отрасли, замыкающую обратные связи в отношениях
11.	Ответственность	Обеспечивается ответственность конкретных лиц за предписываемые им обязанности. Не допускается такое формулирование нормы, при котором неясно, кто и как именно отвечает за ее надлежащее исполнение.
12.	Соответствия	Установления взаимосвязи прав и обязанностей. Не могут быть предоставлены права, не подкрепленные чьей-либо обязанностью исполнять действия по обеспечению установленных прав.

Обычно организации пассажирских перевозок осуществляется на основе маршрутных и индивидуальных технологических принципов. Это связано с наличием в автопарке транспортных средств: автобусы, легковые автомобили и микроавтобусы.

Маршрутный технологический принцип, в основном учитывает интересы большого числа граждан и позволяет организовать регулярные автобусные перевозки по конкретным маршрутам на основе использования рациональных тарифов. А индивидуальный технологический принцип учитывает интересы отдельных пассажиров. При использовании этого принципа перевозки осуществляются по разово организованным маршрутам и «от двери до двери» с учетом комфортабельности. Также, для реализации индивидуального технологического принципа используется легковой автотранспорт частных предприятий или арендуемые автомобили, а также, которые взяты в прокат или в лизинг. Важно заметить, что другой вид транспорта, кроме легкой такси, не может обеспечить такого сочетания личных и коллективных интересов пассажиров.

Кроме маршрутного и индивидуального принципов в условиях города используется форма сочетающего преимущества этих принципов. Это форма называется перевозками в режиме маршрутного такси, и сейчас успешно функционирует и развивается, а также сохраняет данную тенденцию в перспективе.

Опыт организации управления городского пассажирского транспорта показывает, что коренные изменения в них в основном происходят на основе

разработанных и обоснованных концепций, а также в соответствии с заранее утвержденными планами и проектами.

Важную роль в рыночных преобразованиях в Таджикистане играет сфера услуг и ее составляющие отрасли, так как они вносят определённую лепту в обеспечение развития экономики страны, ее областей и районов. В этих условиях следует выделить роль и значение услуг городского пассажирского автомобильного транспорта. Развитие городских пассажирских автомобильных перевозок предусматривает обеспечение конкурентоспособности оказываемых услуг в рыночной системе.

В настоящее время услуги городского пассажирского автомобильного транспорта способствуют социально-экономическому развитию города и страны в целом. При этом важное место отводится исследованию методических основ их организации управления, а также их различных видов.

Основные задачи ПАТ в условиях города является своевременное и качественное удовлетворение потребностей населения в услугах пассажирского транспорта, в том числе повышение эффективности и конкурентоспособности его работы. Для этого на всех видах городского транспорта необходимо улучшать обслуживание пассажиров; обеспечить безопасность дорожного движения; совершенствовать организацию управления городских пассажирских перевозок; внедрять современные системы оплаты проезда и автоматизированные системы, а также транспортной деятельности ПАТ; увеличить регулярность и частоту движения автобусов; повысить качество оказываемых услуг населению.

Для совершенствования рациональной системы организации управления городских пассажирских перевозок необходимо выполнять такие важнейшие задачи:

- своевременное удовлетворение спроса городских жителей в услугах пассажирского транспорта;
- обеспечение качественного обслуживания населения в городских маршрутах, обслуживаемых автобусами и микроавтобусами;

- достижение высокого уровня безопасности пассажирских перевозок;
- рациональное размещение парка транспортных средств и их использование, повышение производительности труда и снижение суммарных транспортных издержек и др.

Оценка современного состояния городского ПАТ страны, показывает, что существующие городские пассажирские АТП являются убыточными, а также в их деятельности наблюдается нехватка материальных и финансовых ресурсов, наличие конкурентов из-за роста подвижного состава частных, низкое качество обслуживания населения города.

В городе Душанбе стабильное развитие пассажирского автомобильного и электрического транспорта зависит от быстрого реагирования на происходящие рыночные преобразования. При этом, поведение субъектов рынка услуг городского пассажирского автотранспорта в основном направлено на диверсификацию транспортно-перевозочной деятельности.

При этом важным аспектом на этом рынке является дифференциация транспортного обслуживания по уровням, возможностям и спроса населения в перевозках, которая способствует повышению эффективности и конкурентоспособности оказываемых транспортных услуг.

Существенные изменения в процессе организации управления в системе городского пассажирского автомобильного транспорта произошли после приобретения независимости в 1991 году. Управление городским транспортом передано местным органам государственной власти (Хукуматам). При этом к осуществлению городских пассажирских перевозок был допущен частный транспорт. Это привело к существенным преобразованиям в организации городского пассажирского транспорта и вытеснению государственного пассажирского автотранспорта с рынка оказания услуг пассажирского автотранспорта.

В целом в городах страны удельный вес государственного транспорта в общем объеме перевозок уменьшается, а доля частного сектора растет. Это

связано с недостаточным обновлением парка подвижного состава из-за отсутствия финансовых средств.

В настоящее время важным считается улучшение взаимодействия между субъектами ГПАТ на рынке услуг г. Душанбе. Структурная модель процесса взаимодействия между субъектами рынка оказания услуг городского ПАТ представлена на рисунке 4.

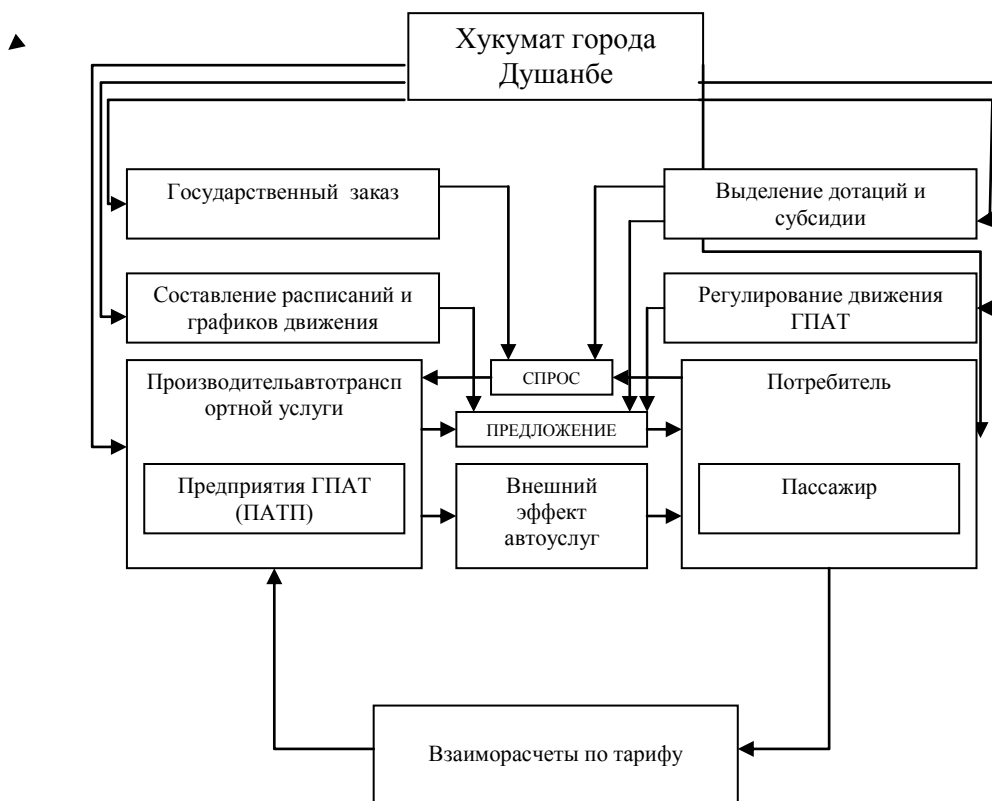


Рисунок 4 - Структурная модель процесса взаимодействия между субъектами рынка услуг городского пассажирского автомобильного транспорта

Анализ деятельности городских пассажирских автомобильных перевозок показывает, что в области организации и управления существуют следующие проблемы:

- недостаточный объем бюджетных средств для обновления производственных фондов пассажирского автомобильного транспорта. В связи с тем, что снижается уровень городского бюджета, происходит снижение объема обновления парка подвижного состава. В некоторых городах до сих пор предприятия используют старые транспортные средства, которые часто

ломаются, и, следовательно, не выполняется ожидаемый объем автотранспортных пассажирских перевозок. Также возрастают расходы на покупку запчастей для ремонта подвижного состава.

- нет четкого механизма оказания поддержки государством ПАТ, и в связи с отсутствием возможности приведения в требуемый вид подвижной состав ведет к снижению качества оказываемых транспортных услуг. Для решения данной проблемы государству необходимо осуществить процесс поддержки предприятий ПАТ в организации управления, развития и финансирования;

- рост транспортной подвижности городского населения, в условиях снижения провозных возможностей парка подвижного состава приводит к увеличению наполняемости салонов автобусов и к невозможности выполнения пассажиропотока в должном объеме. Эту проблему нужно решить с помощью увеличения транспортной работы, а также приобретение новых активных производственных фондов АТП;

- не существует финансовых, организационных и правовых условий привлечения частных инвестиций в развитие ПАТ. Для повышения эффективности работы ПАТ необходимо создать благоприятные условия привлечения отечественных и зарубежных инвестиций. В результате это способствует развитию ПАТ;

- в связи с отсутствием социальных стандартов транспортной обеспеченности городского населения нет возможности оценки необходимых потребностей в инвестициях. Это лишает транспортных операторов возможности привлечения инвестиций сторонних предприятий. Для решения данной проблемы АТП необходимо определить свои потребности для вовлечения инвестиций;

- низкое качество работы АТП, в том числе технико-эксплуатационных показателей работы подвижного состава. Автотранспортным предприятиям

следует принять в работу квалифицированных работников и провести для имеющегося персонала курсы повышения квалификации.

Опыт организации управления городских пассажирских автомобильных перевозок, показывает, что в правовой области установились следующие противоречия:

- у местных госорганов власти всех уровней нет разграничений компетенции в области ПАТ, и при возникновении вопроса возникает проблема отнесения данного вопроса по уровню управления. Для этого необходимо четкое разграничение обязанностей органов госвласти и эту проблему можно решить с помощью принятия отдельного закона;

- несовершенен механизм предоставления льгот, что привело к тому, что со стороны органов государственной власти сокращено выделение средств из местного бюджета по оплате проезда льготной категории граждан. Для решения данной проблемы необходимо увеличить выделение средств бюджета для возможности возврата всех существовавших льгот по проезду в городском пассажирском транспорте;

- у местных органов государственной власти и местного самоуправления не имеется содержания деятельности по организации пассажирских перевозок. Это мешает контролировать деятельность организации управления и соблюдение правовых основ ППАТ. Для этого необходимо установить компетенции для каждой организации;

- так, как существующие формы государственной поддержки не установлены по направлениям ПАТ, то государственная поддержка в сфере пассажирского транспорта установлена неправильно. Для этого необходимо установить формы и направления государственной поддержки;

- со стороны местных органов государственной власти не возмещаются затраты ППАТ по обслуживанию пассажиров на маршрутах по нерегулируемым тарифам. Финансирование на этих маршрутах происходит

только из собственных средств пассажирских предприятий. Для этого нужно разработать способы и возможности возмещения затрат и на каких условиях это возможно;

- не существует общих подходов к организации и осуществлению городских пассажирских автомобильных перевозок. Для решения этой проблемы следует разработать и внедрить общие подходы организации управления городских пассажирских перевозок и др.

В системе оказания услуг пассажирским автомобильным транспортом под управлением понимается «принятие и реализация комплекса технических, технологических, экономических, кадровых, организационных и других научно-обоснованных решений». Для этого выделяют производственную и организационную структуру управления; выявляют спрос населения в городских пассажирских перевозках и других сопутствующих услугах; производят выбор эффективных форм удовлетворения потребности; рационализируется парк автотранспортных средств, а также маршрутная система; определяют тарифную политику.

Опыт показывает, что управленческие решения в области ГПТ направлены на:

- организацию и управление пассажирских перевозок;
- обеспечение пассажирских перевозок необходимыми ресурсами;
- своевременное финансирование ППАТ;
- осуществление социальных гарантий персонала транспорта;
- обеспечение безопасности пассажирских автомобильных перевозок;
- обеспечение высокого качества оказываемых автотранспортных пассажирских услуг;
- реализацию транспортного обслуживания в соответствии со спросом населения в перевозках и четкого соблюдения существующих норм и

нормативов, требований и обязательств, которые вытекают из договора соглашений на перевозку пассажиров и багажа.

Оценивая содержание выделенных принципов, выделяем такие основные функции управления пассажирскими автомобильными перевозками: «организация; целеполагание; руководство; прогнозирование; планирование; контроль; регулирование; координирование; учет и анализ деятельности».

В целом управление пассажирскими автомобильными перевозками осуществляется с помощью комплекса методов. Эти методы бывают прямыми и косвенными. Среди прямых методов управления пассажирским автомобильным перевозкам мы выделяем методы администрирования. А среди косвенных методов мы выделяем экономические методы. Эти методы используются для регулирования отношений между отдельными субъектами управления и как форма стимулирования персонала, также для реализации функции планирования, экономического нормирования ценообразования, анализа производственно-хозяйственной и финансовой деятельности, экономико-математического моделирования производственных процессов и т.д. при организации транспортного обслуживания.

Субъектами управления в автомобильном транспорте выступают юридические лица и индивидуальные предприниматели без образования юридического лица, осуществляющие пассажирские автомобильные перевозки, а также юридические лица и индивидуальные предприниматели, которые оказывают пассажирам сопутствующие услуги. Хукуматы, которые осуществляют возложенные на них полномочия по регулированию деятельности рынка услуг пассажирских автомобильных перевозок, также выступают в качестве субъектов управления. Кроме того общественные организации, которые защищают интересы потребителей (пассажиры), транспортных операторов и третьих лиц также выступают в качестве субъектов

управления. Субъекты могут действовать в различных организационно-правовых формах.

Среди субъектов управления выделяем пассажирские автотранспортные предприятия (ПАТП). Они бывают государственными унитарными предприятиями, а акционерные общества, общества с ограниченной ответственностью и другие образования мы называем автотранспортными организациями²⁰.

Кроме того, к организациям и индивидуальным предпринимателям ПАТ относятся также организации, не имеющие транспортные средства, но оказывающие услуги пассажирам и другим участникам транспортных отношений: автовокзалы²¹, придорожные терминалы, туристические операторы, прокатчики легковых автомобилей, владельцы стоянок и парковок и т.д.

Поэтому важным считаем выделение таких особенностей организации управления и развития пассажирских автомобильных перевозок (рис.5).

Для эффективной организации и управления деятельности автотранспортных организаций важным считается координированное управление действиями персонала на формирование организационной структуры управления.

Опыт работы пассажирских автотранспортных предприятий показывает, что для эффективного управления используется сочетание линейной, функциональной и линейно-штабной структуры управления.

²⁰На практике до сих пор продолжают именовать автотранспортными предприятиями всех юридических лиц, осуществляющих автомобильные перевозки. В этой связи следует учитывать, что слово «предприятие» может обозначать не только организационно-правовую форму, но и наименование юридического лица, например: Акционерное общество открытого типа «Первое автотранспортное предприятие».

²¹ Следует помнить, что термином «автовокзал» может обозначаться как производственный комплекс по обслуживанию пассажиров (здание и сооружения), так и организация, обслуживающая пассажиров междугородного автобусного сообщения.

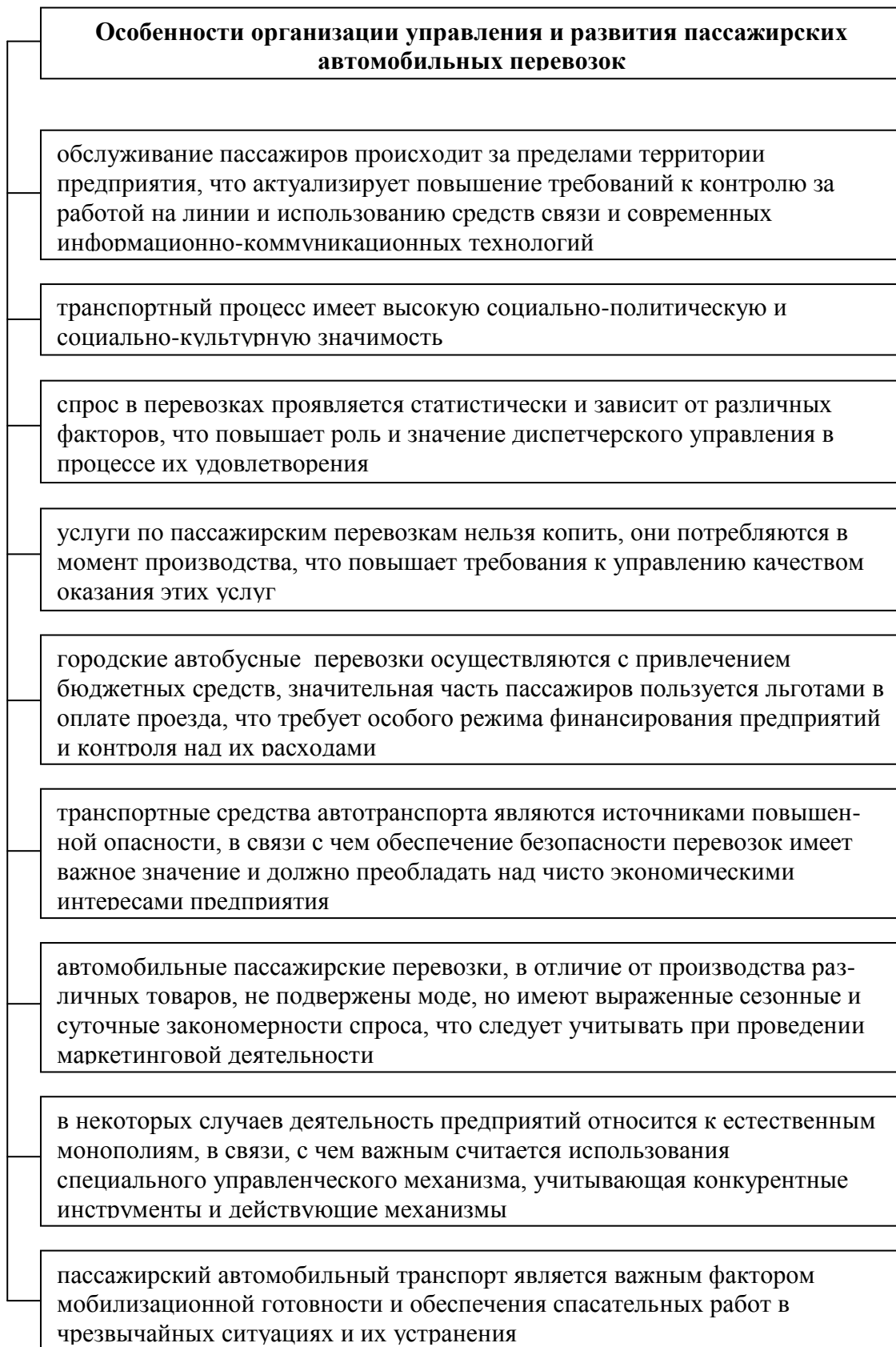


Рисунок 5 - Особенности организации управления и развития пассажирских автомобильных перевозок

Сочетание этих структур используется для углубления хозяйственного расчета, уменьшение звенности управления на различных уровнях. Одним из основных уровней является государственный уровень.

Для каждого из перечисленных уровня характерны свои цели и организационные формы, а также методы и круг решаемых задач госуправления ППАТ и организации управления в этих предприятиях.

Сегодня из накопления задолженностей и неудовлетворительного финансового положения ППАТ, существующие способы и механизмы организации управления городских пассажирских перевозок считается неэффективными.

Поэтому важным считаем смягчение существующих противоречий, сложившихся в области организации управления финансирования городских пассажирских перевозок:

- увеличение тарифов приводит к потери пассажиров, а снижение по сравнению с себестоимостью пассажирских перевозок приводит к убытку для ППАТ. Для того, чтобы этого не происходило, необходимо государственное регулирование и установление определенных нормативов, на которые будут опираться ППАТ;

- неэффективные работы кондукторов и слабый контроль за полученной на маршруте выручкой приведет к увеличению количества пассажиров, избегающих оплаты проезда. В результате этого проблема ведет к потере получения выручки в должном объеме. Для этого нужно разработать рациональные методы контроля полученных доходов, среди которых может быть проверка контролерами или переход на опыт;

- государство не в полном объеме покрывает затраты пассажирских ПАТ на перевозки льготников. В результате это приведет к снижению доходов пассажирских предприятий.

- государство не компенсирует расходы ППАТ, связанные с принятием государством понижения тарифов в сравнении с себестоимостью пассажирских перевозок, а также на социально-значимых маршрутах или в летнее время с

низкими пассажиропотоками. С целью решения данной проблемы государством необходимо выплатить ППАТ компенсации при работе на социальных маршрутах и в летнее время, когда уровень пассажиропотока сильно уменьшается;

- не существует системы объективного контроля объема оказываемых услуг и контроля финансовыми потоками. Это не дает возможность оценить полученные убытки ППАТ, связанные с перевозкой льготников;

- не существует методов оценки убытков связанных с покрытием издержек при перевозке льготников из бюджетов всех уровней. Для этого необходимо разработать рациональные методы компенсации понесенных ППАТ убытков.

Важно отметить, что в нужной степени институциональными изменениями не подтверждены операции управления работы пассажирского автомобильного транспорта в городе. Сегодня органы управления пассажирскими автотранспортными процессами неэффективно взаимодействуют между собой. У них не имеется точных разграничений власти.

Нами установлено, что в области институциональной организации управления городских пассажирских перевозок выявлены следующие противоречия:

- не окончен процесс разгосударствления государственной собственности на пассажирском транспорте. данная проблема будет решена когда этот процесс завершится;

- на пассажирском автомобильном транспорте не существует продуктивного метода управления государственной собственностью. Прежде всего, для решения данной проблемы нужно анализировать наиболее успешные методы управления и внедрить наиболее эффективный метод;

- не реализуется эффективная система органов государственного регулирования ПАТ, которая смогла обеспечивать постоянное функционирование и развитие пассажирского транспорта. Это ведет к потере

эффективного контроля его состояния;

- по управлению ПАТ еще не завершено формирование необходимых структур, а также не развито использование информационно-управленческой системы. Для решения данной проблемы в целях развития ПАТ следует завершить процесс формирования структур;

- в теневом секторе экономики функционируют частные перевозчики. Эти перевозчики официально не зарегистрированы и не имеют лицензии для осуществления перевозочных услуг. Для решения данной проблемы необходимо выявить нелегальных перевозчиков и организовать прекращение их деятельности;

- на городском пассажирском транспорте большей властью обладает унитарное автотранспортное предприятие. В унитарных предприятиях в должном образе не продвигается эффективная хозяйственная деятельность, инвестиционная активность и используются старые транспортные средства. Для решения данной проблемы нужно перестроить хозяйственную деятельность транспортных предприятий и далее обновить парк подвижного состава;

- в органах государственного и городского управления для внесения изменений в сферу пассажирского автомобильного транспорта нет достаточного опыта организации управления ПАТ. Кроме того, у них нет достаточного кадрового персонала и данная проблема приведет к снижению качества управления. Считаем, что для решения данной проблемы следует организовать поиск специалистов необходимого уровня.

В результате проведенных исследований нами выявлено, что в настоящее время из-за противоречивости законодательства, существующая система управления ПАТ функционирует на основе договоренностей между администрациями ППАТ, контрольно-надзорными органами в области транспорта и перевозчиками. Это приведет к неустойчивому равновесию

интересов. Поэтому, в настоящее время, одной из нерешенных проблем функционирования и развития ПАТ остается несовершенство законодательства.

Кроме того требуется решение нижеперечисленных задач:

- создание информационно-аналитической системы управления ПАТ;
- совершенствование тарифной политики в области ПАТ;
- формирование единой маршрутной сети и ее оптимизация;
- наблюдение состояния городского ПАТ;
- совершенствование системы диспетчерского управления ПАТ;
- снижение вредного воздействия транспорта на окружающую среду.

Эти задачи необходимо решать используя комплексный подход.

Для совершенствования тарифной политики нужно создать эффективный метод. Это метод с учетом требований законов и актов в области тарифообразования должен учитывать социальную значимость ПАТ услуг и сочетание элементов рыночного и государственного регулирования рынка транспортных услуг.

Пассажирский транспорт имеет большое значение для развития экономического состояния страны, поэтому целесообразным считаем введение изменений по совершенствованию функционирования и развития пассажирских транспортных услуг. Хорошо развитая транспортная система дает возможность развитию производственной структуры деятельности страны.

В целом, выявленные особенности и устранение выявленных проблем имеют большое значение для эффективного функционирования и развития городского ПАТ.

Теперь переходим к исследованию зарубежного опыта организации управления городскими пассажирскими автомобильными перевозками в условиях рыночных отношений.

1.3. Зарубежный опыт организации управления городскими пассажирскими перевозками в условиях рыночных отношений

Эффективность организации управления оказания транспортных услуг в зарубежных странах состоит в том, что во многих городах пассажирские перевозки осуществляются многими видами автотранспорта. Данная цель достигнута с учетом централизованного управления городского пассажирского транспорта. Пассажирский автотранспорт консолидирован в единые объединения в Софии, Будапеште, Берлине и других городах.

«Управление городского общественного транспорта Росток (ФРГ) координирует работу как общественного (железнодорожного, трамвая, автобусов), так и ведомственного (автобусного) транспорта в направлении сокращения дублирования их работы на параллельных маршрутах. В результате осуществленных мероприятий сократилось число ведомственных автобусных хозяйств в городе, увеличилось долевое участие ведомственных автобусов в работе городских маршрутов общего пользования»²².

«В Германии в целях упрощения структуры управления ПАТ и увязки централизованного и территориального планирования все виды транспортного обслуживания были подчинены комбинатам. Эти комбинаты созданы в 15 округах Германии. В этих комбинатах концентрируется основная часть всех видов подвижного состава. Комбинаты прогнозируют научно-исследовательские работы касающиеся проблем функционирования и развития транспорта, оценивают эффективность перевозочных процессов и организуют местные автотранспортные пассажирские перевозки, контролируют деятельность различных видов транспорта, а также обеспечивают подвижной состав с ремонтом»²³.

Следует отметить, что в области общественного транспорта существует основная проблема, которая состоит в конкуренции с частным автотранспортом, удельный вес которого превышает 75% от всех поездок.

²² Гурнак В.Н. Транспортный комплекс региона / В.Н. Гурнак. - М.: Знание, 1985. - 64 с.

²³ Симпсон Б. Планирование развития городов и общественный транспорт в Великобритании, Франции, ФРГ / Б. Симпсон. - М.: Транспорт, 1990. - 96 с.

Автор работы считает, что «в зарубежных странах, таких как федеральная республика Германии (ФРГ), Франции, Нидерландах, Бельгии и других Европейских странах важную роль в обеспечении эффективности организации управления ПАТ играют муниципальные власти. При этом, муниципальные власти владеют большей долей городских ПАТ. В ФРГ кооперация различных видов пассажирского транспорта происходит в виде тарифных и эксплуатационных объединений VV (Verkehrs verbund). В крупнейших городах и агломерациях функционируют организационно-тарифные объединения. В этих объединениях формируется общий руководящий орган. Он выполняет:

- меры в координации работы различных видов городского транспорта; разработке комплексных схем развития сетей общих тарифов;
- согласование расписаний;
- проектирование линий, узлов и сооружений, экономической деятельности.

Анализ опыта реализации VV показывает, что на обслуживаемых их территориях, вводится единый зональный тариф. При едином зональном тарифе оплата производится не на отдельной поездке, а на все передвижение пассажира с использованием разных видов пассажирского транспорта и любым числом пересадок. В агломерации Гамбурга VV действует с 1967 года. Она охватывает территорию около 3000 кв. км. с 139 городами и населенными пунктами и при этом объединяет 7 транспортных операторов. Такие VV образованы в агломерациях Франкфурта, Штутгарта, и Рейн – Рура. Кроме того, такая система как VV получила распространение и в ряде других стран ЕС. В объединение вошли транспортные предприятия метрополитена, скоростного и обычного трамвая, автобуса и ряд пригородных АТП. В этих территориях введен единый зональный тариф и разовый билет. Разовый билет дает пассажирам право осуществлять перевозки с любым количеством поездок и любым видом транспорта с любым числом пересадок»²⁴.

²⁴Симпсон Б. Планирование развития городов и общественный транспорт в Великобритании, Франции, ФРГ / Б. Симпсон. - М. : Транспорт, 1990. - 96 с.

Государственные автотранспортные предприятия во всех странах мира представляют собой ОАО и ЗАО с долей государства. При этом доля государства составляет от 10% до 100%.

Министерство транспорта и управление государственных железных дорог Тосканы и Флоренции (Италия) создали консолидированную систему общественного транспорта. Такие соглашения заключены в Милане, Турине, Генуе и Риме.

По мнению автора работы «в Швеции были утверждены новые правила организации городского и регионального пассажирского транспорта. В каждом из составляющих страну, 24 ленов созданы объединения (LNM), ведающие всеми вопросами транспортного обслуживания населения. Поскольку транспортные условия значительно изменились, в связи с автомобилизацией населения этим объединениям предстояло реорганизовать городской и региональный общественный пассажирский транспорт: координировать автобусный и пригородный железнодорожный транспорт, устранить параллельность маршрутов, ввести единый тариф. В Стокгольме предприятие StorstockholmsLokaltraffik на территории региона управляет метрополитеном, трамваями и автобусами»²⁵.

«Во Франции Советом министров принят и реализуется закон о передаче функций управления общественного пассажирского транспорта во ведение регионов и департаментов. Цель данной инициативы заключается в повышении роли общественного пассажирского транспорта в территориальных единицах и создание условий координации функционирования отдельных служб и транспортных предприятий, причастных к функционированию и развитию общественного пассажирского транспорта в регионе. Это дало регионам самостоятельность в решении проблем общественного пассажирского транспорта. В качестве примера можно привести транспортное предприятие SYTRAL, который функционирует в Лионской агломерации Франции. Парк

²⁵Симпсон Б. Планирование развития городов и общественный транспорт в Великобритании, Франции, ФРГ / Б. Симпсон. - М. : Транспорт, 1990. - 96 с.

подвижного состава данного предприятия насчитывает более 1000 автобусов, свыше 200 троллейбусов и 50 поездов метрополитена. В Марселе управление пассажирскими общественными перевозками осуществляет транспортное предприятие RTM. Транспортная сеть RTM включает 84 автобусных линий и 2 линии метрополитена. В этом городе действует единая система тарифов, которая дает возможность пассажирам пересаживаться на разные виды общественного пассажирского транспорта. Кроме того, во Франции внедрена новая форма организации общественного пассажирского транспорта. Эти транспортные предприятия обслуживают средние агломерации с населением не менее 50 тыс. человек. Такая форма впервые внедрена в округе Артуа, которая объединяет 30 коммун с населением 140 тыс. чел.»²⁶.

В Японии, в городе Токио, в 23 районах железными дорогами предприятия JNR и частными городскими железными дорогами осуществляется более 72 % всех общественных пассажирских перевозок. Железнодорожные администрации компании JNR и частные городские железные дороги формируют совместную тарифную политику. В городе Токио комитет по транспортной политике разработал программу ликвидации разрывов в единой железнодорожной транспортной сети города.

В различных штатах США функционируют различные пассажирские автопредприятия. В Чикаго организационная структура агентства изменилась, у регионального агентства остались функции распределения субсидий и дотаций. Другие функции были делегированы автотранспортным предприятиям.

Во многих Американских городах пассажирский общественный транспорт принадлежит нескольким транспортным предприятиям, находящимся в государственной и частной собственности. Это отрицательно влияет на уровне удовлетворения спроса жителей в пассажирском транспортном обслуживании. В таких условиях оптимизацию деятельности транспортных предприятий необходимо осуществлять в направлении

²⁶Симпсон Б. Планирование развития городов и общественный транспорт в Великобритании, Франции, ФРГ / Б. Симпсон. - М. : Транспорт, 1990. - 96 с.

совершенствования информационного обеспечения и улучшения маршрутной сети, а также согласования расписаний.

Следует отметить, что «во всем мире, начиная с 90-х годов прошлого века, намечается ужесточение роли муниципальных советов в организации транспортного процесса. Основными функциями местных органов исполнительной власти в организации пассажирских перевозок являются: строительство и ремонт автомобильных дорог и аэродромов; контроль за движением (безопасность, правила, светофоры, разметки и т.п.); лицензирование фирм и организация тендеров на концессионирование транспортных средств и отдельных маршрутов; организация договорных или контрактных отношений».

В Швеции, муниципалитеты с помощью реализации концессионной формы создают условия для свободной конкуренции.

Более 60% населения Финляндии пользуются автобусами.

В Мексике ведущее место занимают частные фирмы, которые осуществляют в год перевозку более два млрд. пассажиров.

«В Великобритании компании получают государственный заказ на строительство автомобильных дорог, маршрутов, а затем этот участок передается в аренду, лизинг или концессию этому же предприятию. При этом в Лондоне, где 76% автобусных перевозок осуществляется на контрактной основе, а 24%- частными фирмами, более одного миллиона чел. пенсионеров имеют право бесплатного проезда, а основные пассажиры автобусов – малообеспеченные слои населения, инвалиды, учащиеся»²⁷.

Приватизационные процессы общественного пассажирского транспорта в странах ЕС и Америки начались значительно раньше, чем в странах СНГ. Переход системы городского пассажирского транспорта на коммерческую основу предполагал, прежде всего, извлечение прибыли от оказания

²⁷Симпсон Б. Планирование развития городов и общественный транспорт в Великобритании, Франции, ФРГ. – М.: Транспорт, 1990. – 96 с.

пассажирских перевозок при грамотном их управлении. В городах стран ЕС общественным транспортом является метро, автобусы и трамваи.

Коммерческий транспорт впервые развился в Великобритании с целью совершенствования механизма ГЧП (государственно-частного партнерства). Развитие конкуренции в оказании общественных пассажирских перевозок привело к снижению нагрузки на госбюджет и снижению размеров субсидий и оказало влияние на уровень благосостояния населения.

Особенности функционирования системы ГПТ в странах ЕС заключаются в наличии множества коммерческих операторов. Государственные транспортные предприятия в Финляндии оказывают пассажирские транспортные услуги, если данный сегмент рынка транспортных услуг представляет интерес для них. Однако государство контролирует деятельность частных предпринимательских структур путем выдачи лицензий на общественные пассажирские перевозки. В следующих странах как Швеция и Дания на рынке городских общественных пассажирских перевозок функционируют небольшое количество крупных транспортных предприятий. Маленькие частные транспортные предприятия функционируют в региональных рынках пассажирских транспортных услуг.

В таких городах ЕС как Париж, Лондон, Копенгаген и Стокгольм наблюдается жесткое государственное регулирование пассажирских общественных перевозок.

«Во Франции, кроме Парижа и его окрестностей, действует система, начало которой было положено еще в середине 70-х гг. XX в. и в ее основе лежит предпринятый в пользу финансовых мер: особое финансирование (versment-transport) осуществляется ведением особого городского налога, доход с которого идет на нужды общественного городского транспорта. Он взимается с работодателя при выплате зарплат девяти и более работникам в районах с населением более 20 тыс. жителей. Его сумма покрывает почти 40 % общих затрат ГПТ; четкое разделение функций между партнерами: в 1982 г. транспортный закон Франции четко провел разграничение между организацией

услуг управляющими властями, т. е. государством, и предложением услуг одним или несколькими операторами; контракция: закон обозначил условия функционирования общественного транспорта при гибкой системе контрактов; сильное государственное регулирование и контролируемая конкуренция; политическая и финансовая поддержка государством инвестиций в общественный городской транспорт; прозрачность: определены правила конкуренции и меры по борьбе с коррупцией; забота об окружающей среде: «Закон о воздухе» (1997 г.) подробно определяет направления улучшения общественного транспорта; транспортные услуги поставляются специализированными операторами, отрасль имеет высокую степень концентрации, за пределами столицы, 75 % рынка находится во введении филиалов трех крупных транспортных компаний»²⁸.

Со стороны государства определяются ограничения по объемам финансирования. При этом растет ответственность пассажирских транспортных предприятий по доходам от владения и управления сетью.

Доходы от действующих тарифов покрывают 50 % расходов, что считается следствием снижения применения частных автомобилей.

«Развитие конкуренции на рынке ГОТ в некоторых странах Европы позволило решить ряд проблем, связанных с функционированием сектора общественного транспорта и, в конечном итоге, повысить эффективность функционирования общественного транспорта. После введения данной меры эксплуатационные затраты на транспорт сократились в Стокгольме на 23 % за период с 1989 по 1999 гг., в Копенгагене – на 24 % (1990–1998 гг.), в Лондоне – на 46 % (1986–1998 гг.). Сформировавшийся резерв был направлен на улучшение качества услуг и увеличение объемов перевозок»²⁹.

²⁸ Белокрылова, О. С. Механизм коммерциализации производства социально значимых услуг городского пассажирского транспорта [Текст] / О. С. Белокрылова, Н. В. Василенко. – Ростов н/Д : изд-во РГУ, 2004. – 159 с.

²⁹ Белокрылова, О. С. Механизм коммерциализации производства социально значимых услуг городского пассажирского транспорта [Текст] / О. С. Белокрылова, Н. В. Василенко. – Ростов н/Д : изд-во РГУ, 2004. – 159 с.

Система ГПТ в ФРГ отличается городами. В Берлине автотранспортные услуги предоставляются государственным общественным транспортом. В Гамбурге данные услуги оказывают мелкие частные компании, и в основном функционирует концессионная система. В настоящее время наблюдается увеличение частных предприятий, которые самофинансируются.

В городском пассажирском транспорте стран ЕС используются такие схемы оплаты проезда:

1. Приобретение билета, действительного в течение нескольких часов.
2. Проезд по билету на одну поездку.
3. Приобретение билета, действительного целый день.
4. Приобретение билета на группу пассажиров (не более 5 человек), который действует в течение дня внутри одной тарифной зоны.
5. Приобретение билета на три и пять дней, а также на неделю. Эти билеты позволяют пассажирам безлимитно перемещаться на любых видах общественного пассажирского транспорта в течение определенного периода.

В США основным средством передвижения является автомобиль.

«В некоторых крупных городах США существуют особо разветвленные, ежедневно несущие большую нагрузку системы общественного транспорта, представленные его различными видами. Троллейбусное сообщение существует лишь в пяти городах: Кембридже, Филадельфии, Сан-Франциско, Сиэтле и Дейтоне. Автобусы и троллейбусы взаимозаменяемы – это единое транспортное средство, которое может ехать и как автобус, и как троллейбус. Причем с самого начала изготовление машин проектируется как универсальное транспортное средство. Во второй половине XX в. во многих крупных городах существовало трамвайное и, в меньшей степени, троллейбусное движение. Однако в течение 1950-х и 1960-х гг. троллейбусные и трамвайные линии в большинстве городов были ликвидированы. Исключение составляют такие города, как Бостон, Филадельфия, Сан-Франциско. В ряде городов наблюдается возрождение трамвайного движения, однако новые трамваи значительно отличаются от прежних. Современные скоростные трамвайные линии

называются легкорельсовыми. Наиболее молодые легкорельсовые линии находятся в Денвере и Миннеаполисе. В наземном транспорте стоимость проезда зависит от времени суток и места оплаты, составляет от 1,5 до 2 долларов в зависимости от штата и в каждом случае утверждается местным муниципалитетом. Проезд в автобусах-экспрессах стоит 3 доллара, при наличии проездного билета – 1 доллар 75 центов. Такие автобусы следуют до места назначения всего с двумя-тремя остановками по маршруту следования. На пригородных сообщениях работают как муниципальная, так и частные компании. Частные компании выполняют перевозки в определенных направлениях»³⁰.

Оплата проезда осуществляется при входе в транспортное средство и ее контролирует сам водитель. Имеется касса рядом с водителем и через неё проверяются проездные и пересадочные талоны.

При входе и при выходе оплачивается бесплатный проезд. При считывании информации с карты производится подсчет пассажиров.

«Стоимость проезда в метро зависит от расстояния и времени. Поездка на минимальное расстояние стоит 1,35 долларов, на максимальное – 2,35. Билеты проверяются при входе и при выходе. Особенностью транспорта США является система трансфера. Вместе с билетом или за небольшую доплату можно приобрести так называемый transfer ticket. С ним можно произвести пересадку и доехать до нужного места, не покупая новый билет. В отдельных случаях существуют бесплатные маршруты между станциями метро и линиями электричек, где происходит пересадка пассажиров. При пересадке с метро на автобус пассажир платит 35 центов и отдает водителю пересадочный талон. Кроме того, можно приобрести суточный билет, который стоит 3 доллара и действует на всех маршрутах всех компаний. В некоторых городах США существует система неограниченных пересадок в течение указанного времени, вплоть до того, что по одному билету можно совершить поездки в оба конца;

³⁰ Дмитриев, Е. Пассажирские перевозки в США [Текст] / Е. Дмитриев // Автомобильный транспорт. – 2002. – № 11–12.; Эльдарханов Х. Ю. Логистика: управление городским грузодвижением [Текст] : моногр. / Х. Ю. Эльдарханов. – Тамбов : Грамота, 2008. – 145 с.

другие имеют ограничения (например только на другой маршрут). Существует несколько видов проездных билетов: единые – на два-три вида транспорта, на отдельные виды транспорта. Проездные билеты хорошо защищены от подделки»³¹.

В США в правительстве различных территориальных образований, пассажирский общественный транспорт управляется единым органом.

«Департамент транспорта Америки состоит более чем из полусотни комитетов, управлений и отделов во главе с секретарем департамента и его заместителем. Оперативное управление ведомством осуществляет секретариат департамента, в который входит 39 служб и отделов. Среди них важнейшими являются генеральный совет, а также отделы исполнительного секретаря, генерального инспектора, транспортной политики, по бюджету и планированию, по малому и развивающемуся бизнесу. Среди комитетов и управлений можно выделить: администрацию транспортной безопасности; федеральное управление транзитных перевозок; национальное управление безопасности на скоростных автомагистралях; управление исследований и специальных программ; федеральную службу безопасности на автомобильном транспорте и др. Городской пассажирский транспорт, по оценке American Public Transit, снимает с городских улиц около 54 млн. автомобилей, сокращая потери от заторов на дорогах и уменьшая количество дорожно-транспортных происшествий. Кроме того, общественный транспорт имеет важное экологическое значение. И увеличение инвестиций в данную отрасль создает новые рабочие места»³².

«Финансирование пассажирского транспорта страны, утверждается федеральным правительством Америки сроком на пять лет. По истечении этого

³¹ Гузенко А.В., система городского пассажирского транспорта: логистика и регулирование: монография / А.В., Вихрева; Рост. Гос. Ун-т путей сообщения н/ Д. 2011.-212.с

³² Дмитриев, Е. Пассажирские перевозки в США [Текст] / Е. Дмитриев // Автомобильный транспорт. – 2002. – № 11–12.

срока транспортный бюджет пересматривается, как правило, в сторону увеличения. В среднем выделяется 6 млрд долларов, в том числе 70 % из федерального бюджета, 20 % – за счет собираемой оплаты проезда на местах. Характерно, что и приобретение подвижного состава происходит за счет федеральных средств».

«Каждый год федеральный бюджет увеличивает субсидирование пассажирского транспорта примерно на 2 %. Если какой-либо штат показывает в своих запросах, что денег на перевозку пассажиров необходимо больше, то назначается экспертиза, которая определяет, почему расходы увеличились более чем на 2 %, и выдает соответствующие рекомендации. В крупных городах функционирует система обеспечения устройств приоритета светофорного регулирования для приближающегося автобуса. Также остановочные комплексы оснащены световыми табло, на которых отражается информация об уходящих и приближающихся автобусах. Таким образом, пассажиры информированы о графике движения наземного городского транспорта, и планирование поездок на общественном транспорте становится более предсказуемым. В целях популяризации ГПТ по законам американского налогообложения максимальная месячная сумма, потраченная на автобус или метро, на которую можно не платить налог, с 2002 г. равняется 100 долларам. Предусмотрено предоставление скидок на проездные билеты в микроавтобусах, курсирующих от станций метро до места работы»³³.

Многие предприятия и организации в США выплачивают эти льготы при условии, что их работник обязуется использовать общественный пассажирский транспорт. Это позволяет сотрудникам сэкономить больше 1,5 тыс. долларов ежегодно.

³³ Дмитриев Е. Пассажирские перевозки в США [Текст] / Е. Дмитриев // Автомобильный транспорт. – 2002. – № 11–12.

По мнению автора работы «в Америке и в ЕС существует ряд платных дорог, и система ограниченного въезда в центральные части города. Данные меры позволяют сократить количество личного автотранспорта, снизить интенсивность движения внутри платной зоны и по платным дорогам, сократить время путешествия на 14 % и собрать дополнительные суммы, которые могут быть направлены на дальнейшее развитие транспортной системы городов и городской транспортной инфраструктуры. Стоит отметить, что социальные опросы на стадии внедрения показывали резко отрицательное отношение к данным мерам ограничения движения личного автотранспорта, однако на стадиях реализации после полугода работы система получила широкую общественную поддержку»³⁴.

«В Швеции (г. Стокгольм) 225 микроавтобусов обслуживают только людей пожилого возраста и инвалидов (более 1,0 млн. поездок в год). В США (г. Бирменген) – все пожилые люди и инвалиды пользуются автобусами бесплатно, что финансируется местными фондами. Во Франции (г. Бордо) с населением более 650 тыс. жителей имеется несколько микроавтобусных маршрутов, которыми пользуются только пожилые люди и инвалиды».

«Другим основным составляющим организации пассажирских перевозок является финансирование. В Швеции, Англии, США, Японии финансирование осуществляется через систему прямых инвестиций и частично через налоги. Особый интерес представляет форма «прямого доступа». Например, в Японии, Канаде, Австралии, США, ФРГ, за обеспечение прямого доступа – разрешено финансировать автобусные перевозки крупным коммерческим структурам.

В США (Лос-Анжелес) введено налогообложение коммерческих организаций, офисов, зданий и сооружений, которые находятся в радиусе 800

³⁴ Гузенко А.В., система городского пассажирского транспорта: логистика и регулирование: монография / А.В., Вихрева; Рост. Гос. Ун-т путей сообщения н/ Д. 2011.-212с.

метров от строящихся станций метро, аналогичная система в Канаде, Италии, Испании»³⁵.

Следует отметить, что «во всех развитых странах мира доходы предприятия пассажирского автомобильного транспорта покрывают от 23 до 76% эксплуатационных затрат. Остальная часть эксплуатационных расходов возмещается государственными субсидиями».

Результаты долевого участия государства в финансировании ГПАТ за рубежом представлены в таблице 1.2.

Таблица 1.2

Результаты анализа долевого участия органов исполнительной власти в финансировании пассажирского автомобильного транспорта в зарубежных странах³⁶ (в %)

№ пп	Страны	Доля государство		Доля региональных и местных органов	
		капитальные затраты	эксплуатационные расходы	капитальные затраты	эксплуатационные расходы
1	Австрия	50	0	50	100
2	Швеция	9	5	91	95
3	Франция	10	0	90	100
4	Италия	70	87	30	13
5	США	75	16	25	84
6	Германия	45	12	55	88
7	Великобритания	5	0	95	100
8	Канада	1	0	99	100
9	Швейцария	1	1	99	99
10	Нидерланды	100	100	0	0
11	Бельгия	100	100	0	0
12	Россия	19		81	

Анализ структуры управления ГПАТ за рубежом показал, что в большинстве стран, функции управления ГПАТ осуществляют местные органы управления.

³⁵Симпсон Б. Планирование развития городов и общественный транспорт в Великобритании, Франции, ФРГ. – М.: Транспорт, 1990. – 96 с.

³⁶ Хизриева З.А. Управление повышением эффективности и качества услуг пассажирского автотранспорта в муниципальном хозяйстве: автореф. дисс...канд.экон.наук.- Махачкала, 2009.-24 с.

Изучение организации управления ГПАТ Республики Таджикистан, а также развитых стран позволило нам определить задачи государственных органов исполнительной власти и ППАТ (рис.6).

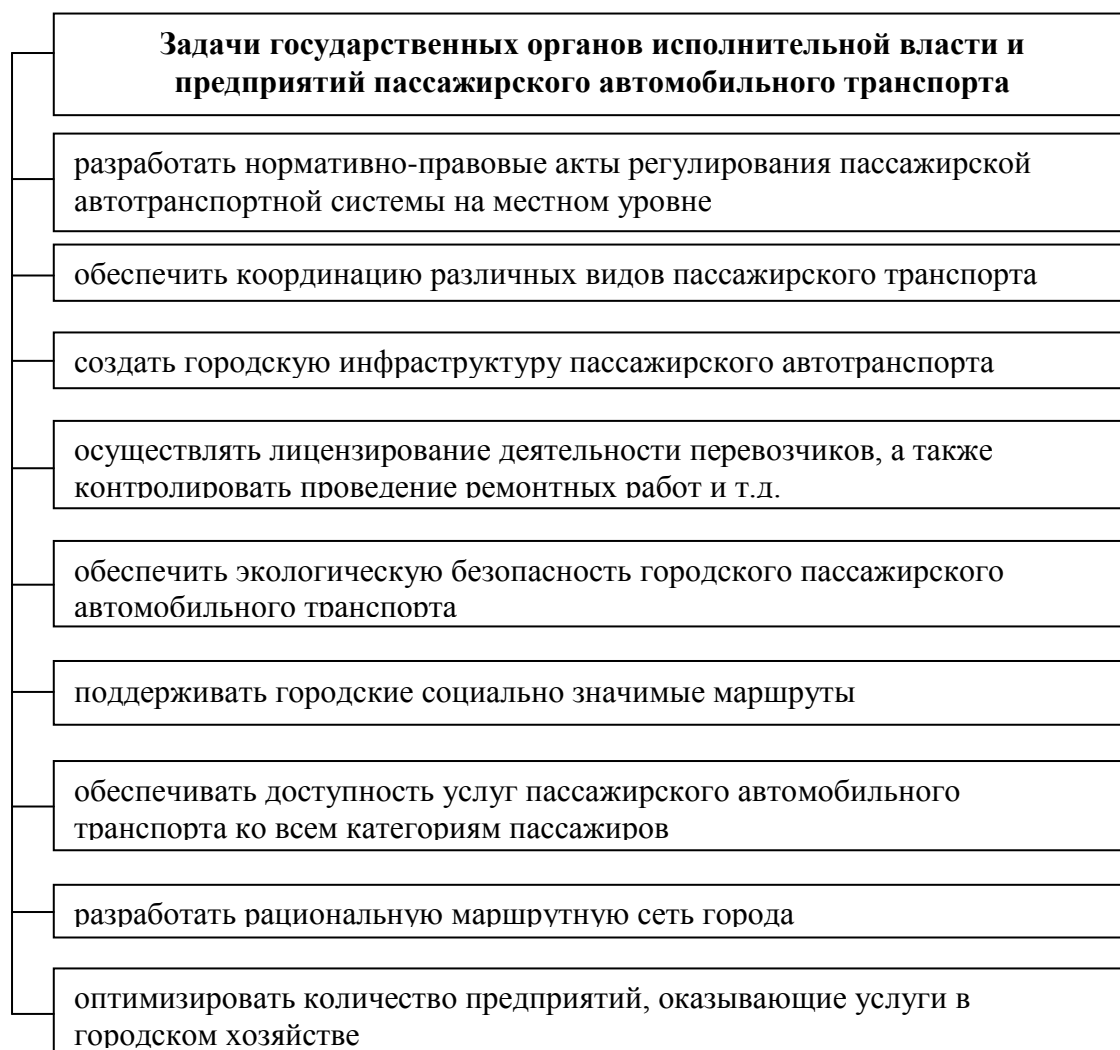


Рисунок 6 - Задачи местных органов государственной власти и предприятий пассажирского автомобильного транспорта

Таким образом, анализ опыта развитых стран мира показывает положительные и негативные стороны результатов приватизации городского общественного транспорта.

В целом, на основе проведенного исследования можно считать, что функционирование и развитие ГПТ следует организовать на принципах конкуренции и повышения эффективности работы госпредприятий ПАТ, а также создания условий для функционирования транспортных предприятий различных форм собственности в данном сегменте рынка.

ГЛАВА 2. СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И РАЗВИТИЕ УСЛУГ ГОРОДСКОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА

2.1. Концептуальные основы развития системы городского общественного транспорта

В настоящее время в мире, развитие системы городского общественного транспорта (ГОТ) основывается на использовании совершенствованных концептуальных основах и осуществляется по таким направлениям (рис.7):

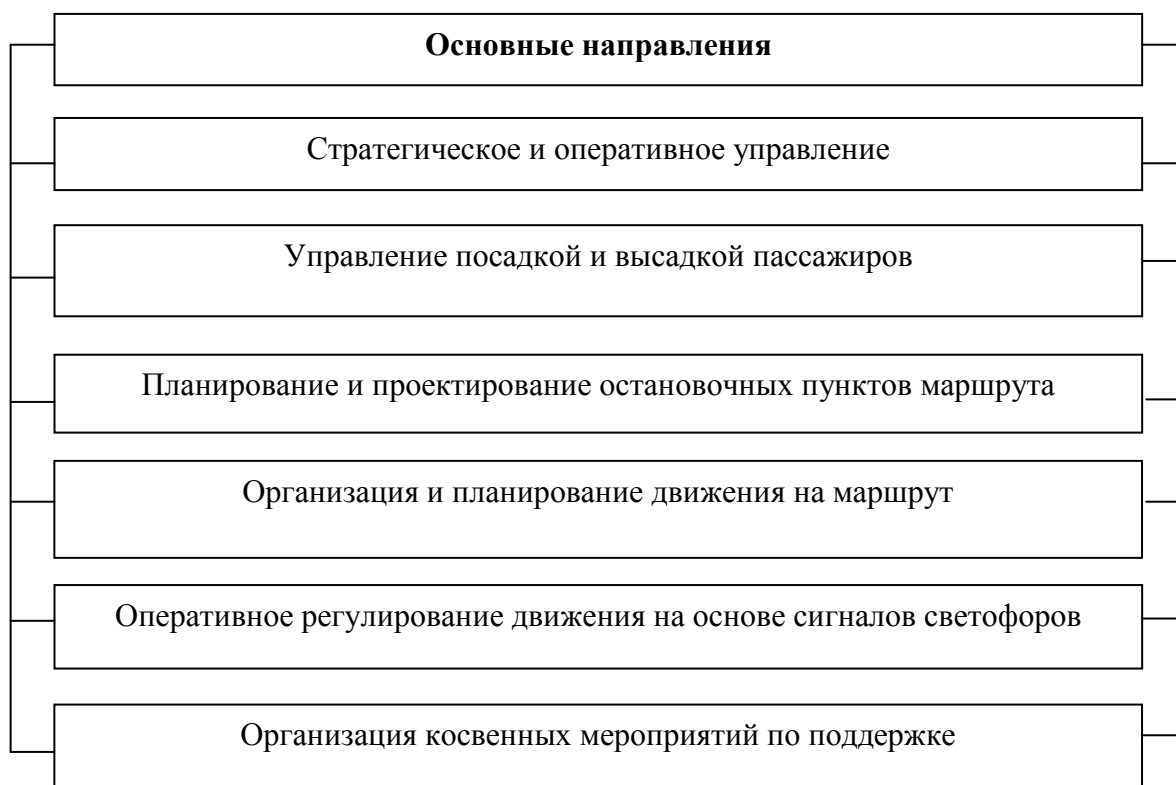


Рисунок 7- Основные направления совершенствования концептуальных основ развития городского пассажирского транспорта
(составлено автором на основе)³⁷

I. Стратегическое и оперативное управление услугами ГОТ.

Данный этап представляет собой планирование стратегий и операций, которые можно использовать для улучшения качества и эффективности оказания услуг.

³⁷ См.: Герами, В.Д. Концепции формирования системы городского пассажирского общественного транспорта [Текст] / В.Д. Герами // Автотранспортное предприятие. - 2009. - Май. - С.8-11.; Тойменцева, И.А. Стратегическое планирование транспортных услуг [Текст] / И.А. Тойменцева // Вестн. Самар. гос. экон. ун-та. - Самара, 2009. - № 12 (62). - С.112-117

1. Стратегическое и оперативное управление ГОТ. Планирование ГОТ состоит из множества процессов, которые начинаются с политики стратегических решений и заканчивается разработкой расписания движения на конкретных автобусных маршрутах. И данный процесс зависит от конкретного предприятия в каждом виде общественного транспорта, маршрута движения и дорожно-транспортного хозяйства.

2. Стратегическое планирование городского общественного транспорта предусматривает и планирование ресурсного потенциала, сети городских маршрутов и каждого маршрута движения видов транспорта. Так, планирование маршрута требует определения некоторых наиболее важных услуг. «Например, введение дополнительного остановочного пункта на маршруте движения автобуса делает маршрут общественного транспорта более привлекательным, но замедляет его движение и увеличивает эксплуатационные затраты. При планировании процесса перевозки пассажиров также учитывают величины: скорость движения подвижного состава на маршруте и надежность предоставляемых услуг по осуществлению пассажирскими перевозками».

3. Внедрение приоритетных программ развития общественного транспорта. Эти программы развития ГОТ могут быть реализованы индивидуально или как часть программы на основе исследования один из следующих подходов: скоростные маршруты; общегородские программы приоритетного развития на всех маршрутах движения; приоритетные программы модернизации подвижного состава, дорожно-транспортной инфраструктуры на конкретных маршрутах.

4. Уровни реализации программ. На основе анализа программ развития ГОТ в развитых странах установлено наличие 5-ти разных уровней их реализации, начиная от применения отдельных вариантов улучшения оказания услуг до комплексного использования их полного спектра по всей сети городского общественного транспорта (табл. 2.1.).

Реализация программы развития общественного транспорта в городах

№ п/п	Рассматриваемые уровни реализации	Содержание программы развития
1	Ограниченный	Модернизация подвижного состава, реформирование транспортной и дорожной инфраструктуры, разработка новых маршрутов
2	На уровне отдельного маршрута	Обоснование и разработка мероприятий по улучшению пассажирских перевозок, а также организации приавтомобильного сервиса вдоль маршрутов
3	На отдельной территории	Внедрение улучшений на конкретном городском пространстве
4	В отдельной системе	Внедрение всех типов улучшений в отдельной системе общественного транспорта
5	Комплексный	Внедрение комплексных улучшений во всей системе общественного транспорта

Как видно из таблицы 2. 1 каждый уровень реализации предусматривает реализацию выделенных мероприятий или ПДД оказываемых транспортных услуг.

В целом реализация предложенных мероприятий позволяет увеличить объем пассажирских перевозок и повысить их качество. При этом они могут быть важными для конкретных маршрутов и процесса управления. Ограниченный уровень реализации программ развития городского общественного транспорта считается в полной мере эффективным.

Во многих городах проводят исследования, направленные на выявление резервов улучшений систем общественного транспорта и разработку мероприятий по повышению скорости обслуживания на маршрутах и их эффективности^{38,39}.

Уровень реализации программ развития городского общественного транспорта на отдельной территории города зависит от внедрения

³⁸ Поначугин, В.А. Оценка надежности перевозочного процесса городского пассажирского транспорта [Текст] : монография / В.А. Поначугин ; Ниже- город. гос. архитект.-строит. ун-т. - Н. Новгород, 2011. - 96 с.

³⁹ Семенова, О.С. Математическое моделирование в задачах оптимизации движения городского пассажирского транспорта с учетом наложения маршрутных схем [Текст] : автореф. дис. ... канд. техн. наук. / О.С.Семенова. - Новокузнецк, 2009. - 25 с.

современных методов организации перевозок. Они могут быть использованы по нескольким маршрутам на конкретных улицах, микрорайонах, около пассажирских терминалов, и др. Например, ограничение движения в центре города становится все более приоритетным методом улучшения качества жизни населения этой территории, и привлечения туристов.

В целом реализация разработанных программ развития городского общественного транспорта в отдельном его сегменте (автобусных перевозок, троллейбусных) направлена на их внедрение с целью улучшения транспортного обслуживания. Данные улучшения являются чрезвычайно капиталоемкими и требуют субсидирования государственными органами управления⁴⁰.

Комплексный уровень реализации программ развития охватывает следующие аспекты:

а) реализация таких приоритетных улучшений, как, например, выделенные полосы для общественного транспорта и модернизация подвижного состава;

б) оптимизация и координация транспортно-дорожной сети и системы управления перевозками, что способствует повышению качества пассажирских перевозок, а также их социально-экономической эффективности.

Опыт показывает, что в городах мира реализуются приоритетные программы частичного реформирования системы городского общественного транспорта. Вместе с тем не уделяется внимания решению таких проблем:

а) отсутствие органов централизованного управления транспортными средствами на маршрутах;

б) плохое состояние дорожно-транспортной сети;

в) нерациональное использование территории города.

Реализация этих мероприятий считается проблемой для Хукуматов и транспортных операторов. В этой связи, важным считаем просвещение

⁴⁰ Герами, В.Д. Концепции формирования системы городского пассажирского общественного транспорта [Текст] / В.Д. Герами // Автотранспортное предприятие. - 2009. - Май. - С. 8-11.

населения о преимуществах общественного транспорта как более эффективного в современных городских условиях⁴¹.

В условиях города эффективное управление трафиком пассажиров являются способами решения проблем городского общественного транспорта на основе целеполагания и координации деятельности различных ведомств, имеющих неодинаковые цели. Таким образом, имеются следующие проблемы реализации программ развития ГОТ, которые включают трудности координации между организациями и ведомствами, давление пользователей личных автомобилей, плохое понимание гражданами преимуществ общественного транспорта, сопротивление вводимым изменениям со стороны АТП и городских жителей⁴².

5. Формирование операционных центров общественного транспорта. Эти центры выполняют такие функции управления:

- а) мониторинг движения подвижного состава на маршрутах;
- б) обратная связь с водителем и пассажирами.

Они также играют особую роль в оказании содействия для соблюдения расписания и интервалов движения городского транспорта. В случае нарушений графиков движения, работники центров принимают решения по возможному частичному изменению маршрута, скорости и направлению пассажирских перевозок.

Здесь важную роль играют такие системы связи предоставления информации и инструкций для водителей и пассажиров общественного транспорта, как системы слежения за подвижным составом, предоставление информации о расположении всех транспортных средств в системе, учет и контроль нарушений, запасные транспортные средства для замены на автобусных маршрутах.

Важную роль операционные центры играют в повышении качества услуг

⁴¹ Гальперин, В.М. Микроэкономика [Текст] / В.М. Гальперин, С.М. Игнатьев, В.И. Моргунов; под общ. ред. В.М. Гальперина. - СПб. : Экон. шк., 2009. - Т. 1. - 348 с.

⁴² Семенова, О.С. Математическое моделирование в задачах оптимизации движения городского пассажирского транспорта с учетом наложения маршрутных схем [Текст] : автореф. дис. ... канд. техн. наук. / О.С.Семенова. - Новокузнецк, 2009. - 25 с.

ГПТ в режиме реального времени и введении изменений в действующей маршрутной сети. Вместе с тем имеются трудности в улучшении оказания услуг пассажирам в случае при нарушении расписания движения, заторов на дорогах и инцидентов на маршрутах. Эти трудности могут быть преодолены, при оптимизации управления перевозками на логистических принципах координации деятельности, интеграции управления и рационализации маршрутов⁴³.

Важно место надо уделить управлению посадкой и высадкой пассажиров и оптимизации подготовительно-заключительными технологическими операциями на конкретных маршрутах.

При этом на эффективность транспортной системы и удовлетворенность пассажиров общественного транспорта оказывает повышение его привлекательность, а также сокращение времени на посадку пассажиров и их высадку, а время затрачиваемого на посадку и высадку, зависит от числа пассажиров и таких факторов, как существующая система оплаты проезда, число дверей в подвижном составе, параметры его салона и дизайн интерьера⁴⁴. Кроме того, на эффективность перевозок и удовлетворенность клиентов влияют количество и удобство имеющихся на остановочных пунктах.

1. «Существующая система сбора оплаты за проезд влияет на скорость и эффективность общественного транспорта. В зарубежных странах используется практика предварительного приобретения проездных билетов на остановочных, приобретение билетов у водителя и использование ситикарт. Также существует несколько основных подходов к этому процессу: предварительная оплата проезда и смешанные системы оплаты».

Смешанные системы способствует уменьшению времени вхождения

⁴³ Нестерова, А.А. Выбор пассажирами маршрута передвижения в случае функционирования двух систем пассажирского транспорта [Текст]//А.А. Нестерова, М.Е. Корягин//Научные проблемы транспорта Сибири и Дальнего Востока. - Новосибирск, 2009. - № 2. - С. 6-9. Семенова, О.С. Математическое моделирование в задачах оптимизации движения городского пассажирского транспорта с учетом наложения маршрутных схем [Текст]: автореф. дис. ... канд. техн. наук. / О.С.Семенова. - Новокузнецк, 2009. - 25 с.

⁴⁴ Жуков, И.А. Конкуренция операторов городского пассажирского транспорта в условиях регулирования уличного движения [Текст] / И.А. Жуков, Е.Б. Зварыч, М.Е. Корягин : Ун-т им. В.И. Вернадского// Вопр. современной науки и практики. - 2009. - № 1. - С. 69-77.

пассажира в транспортный процесс перемещения.

2. Количество дверей в транспортном средстве. Чем их больше, тем меньше времени автобус/троллейбус будет тратить на остановки⁴⁵.

3. Параметры салона микроавтобусов/автобусов/троллейбусов и дизайн его интерьера. Многие транспортные средства, имеют низкий пол для посадки и высадки пассажиров и другие элементы для создания условий внутри транспортного средства⁴⁶.

На уровень операционной эффективности городских перевозок влияет размещение остановочных пунктов. Они повышают доступность услуг пассажирского транспорта, но также ведут к более высоким затратам и понижают скорость перевозок.

Важно заметить, что в условиях перегруженности центра города производится выбор между удовлетворением потребности пассажиров в перевозках и сохранением свободного пространства для других видов предоставляемых услуг⁴⁷.

Обычно в городах выделяют три варианта для размещения остановочных пунктов: «а) она находится между пересечениями улиц, б) перед их пересечением, в) после пересечения. Преимущества и недостатки каждого из трех вариантов надо учитывать при проектировании и эксплуатации остановок»⁴⁸.

Конфигурация остановочных пунктов также влияет на скорость движения. В основном выделяют следующие варианты конфигурации остановочных пунктов: «а) расширение проезжей части и создание отступа

⁴⁵ Корнеев Н.В. Принципы разработки и создания автоматизированной информационно-логистической системы интеллектуальной оценки безопасности внутренней среды транспортных средств [Текст] / Н. В. Корнеев // Техника машиностроения. - 2011. - № 3. - С. 48-57.

⁴⁶ Корнеев Н.В. Принципы разработки и создания автоматизированной информационно-логистической системы интеллектуальной оценки безопасности внутренней среды транспортных средств [Текст] / Н. В. Корнеев // Техника машиностроения. - 2011. - № 3. - С. 48-57.

⁴⁷ Шавыраа Ч.Д. Разработка методики организации обслуживания населения автобусным транспортом в малых городах [Текст] : автореф. дис. . канд. техн. наук / Ч.Д. Шавыраа. - СПб., 2009. - 16 с.

⁴⁸ Шавыраа Ч.Д. Разработка методики организации обслуживания населения автобусным транспортом в малых городах [Текст] : автореф. дис. . канд. техн. наук / Ч.Д. Шавыраа. - СПб., 2009. - 16 с.

рядом с остановкой для сохранения интенсивности движения прочего транспорта; б) создание поднятых платформ для пассажиров, ожидающих транспортное средство, расположение остановки на обочине проезжей части».

Основными элементами автобусной остановки являются: «а) знак; б) посадочная площадка с сидячими местами; в) пешеходный доступ к остановке; г) расписания движения на маршруте; д) урна для мусора. Размеры посадочной площадки будут зависеть от потока потенциальных пассажиров. На автобусной остановке должна обновляться информация о расписании движения автобуса, его маршруте»⁴⁹.

Обеспечение удобств на остановках, обеспечение безопасности и комфорта играют важную роль в решении о выборе вида транспорта при совершении поездки внутри города.

Важной проблемой городских пассажирских перевозок считается наличие заторов (пробок). Для решения этого вопроса предлагаем такие методы в условиях города:

- изменение правила дорожного движения за счет добавления или удаления их отдельных положений;
- предоставление отдельных эксклюзивных прав для исключительного использования городского общественного транспорта части улиц (переулков);
- формирование транзитных центров, располагающихся в деловых городских центрах или в местах пересечения разных видов транспорта;
- развитие дорожно-транспортной сети, предназначенной для движения городского транспорта;
- внедрение информационно-коммуникационных технологий и программных продуктов по управлению движением городского общественного транспорта и другие⁵⁰.

⁴⁹ Шавыраа, Ч.Д. Разработка методики организации обслуживания населения автобусным транспортом в малых городах [Текст] : автореф. дис. . канд. техн. наук / Ч.Д. Шавыраа. - СПб., 2009. - 16 с.

⁵⁰ Трегубов, В.Н. Функциональное обеспечение синхронизации в логистических системах общественного пассажирского транспорта [Текст] : автореф. дис. ... д-ра экон. наук: 08.00.05 / Трегубов Владимир Николаевич; [Гос. образо- ват. учреждение высш. проф. образования

«Предоставление приоритета для автобусов и троллейбусов на основе сигналов светофоров является эффективным способом сокращения времени и повышения надежности перемещения пассажиров, что позволяет сделать общественный транспорт более привлекательным для пассажиров и сократить эксплуатационные расходы»⁵¹.

Выделяют такие подходы для обеспечения сигнального приоритета регулирования:

- пассивная система используется при наличии «зеленая улица» в случае движения городского транспорта строго по расписанию с установленной скоростью;

- активная система в режиме реального времени, используется зеленый сигнал при приближении автотранспорта общего пользования.

Эти мероприятия направлены на улучшение благоустроенности территории города, создание рациональной городской среды, роста спроса на услуги городского общественного транспорта. Важно выделить:

- введение ограничений по организации дорожного движения и благоустройство автодорог;

- развитие велосипедного транспорта;

- управление парковками;

- взимание платы за въезд в город, что является мерой косвенного поощрения использования транспорта и является рациональным методом управления потребностей на оказание услуг по пассажирским перевозкам.

В целом, реализация выделенных функций управления городского общественного транспорта требует их распределения по уровням и субъектам, включающим местные органы государственной власти, пассажирских АТП и ассоциации пользователей услуг городского транспорта.

Основной целью реализации функций управления является

«Саратовский государственный технический университет»]. - СПб., 2011.- 39 с.

⁵¹ Шавыраа, Ч.Д. Разработка методики организации обслуживания населения автобусным транспортом в малых городах [Текст] : автореф. дис. . канд. техн. наук / Ч.Д. Шавыраа. - СПб., 2009. - 16 с.

удовлетворение спроса потребителей услугами по перевозке и оказанию необходимого сервиса⁵².

На наш взгляд взаимосвязь функций управления общественным транспортом можно представить в виде модели SADT (Structured Analysis and Design Technique), представленной на рисунке 8.

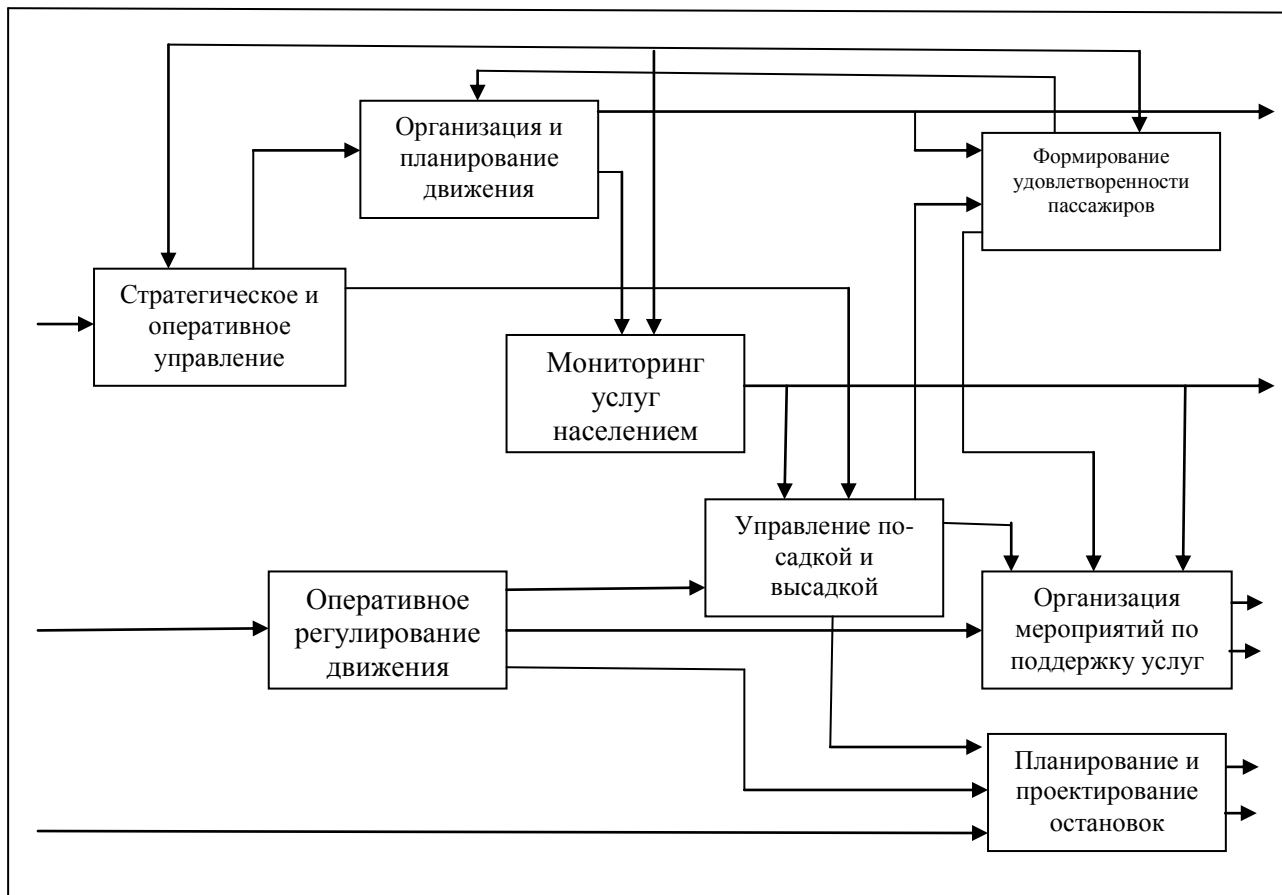


Рисунок 8 – Структурная модель взаимосвязи функций управления на городском общественном транспорте

Анализ структуры рисунка 8 показывает, что следует выделить имеющиеся взаимосвязи между основными функциями управления услугами ГПТ с целью удовлетворенности их клиентов на основе выполнения пассажирских перевозок, а также использования роли управляющей и управляемой подсистемы предоставления услуг городским жителям.

⁵² Хилл Н. Как измерить удовлетворенность клиентов [Текст] : пер. с англ. / Н. Хилл, Дж. Брайерли, Р. Мак-Дуголл. - М. : ИНФРА-М, 2005. - 176 с.

Таким образом, к наиболее концептуальным основам в области развития транспортно-экономических отношений при оказании услуг пассажирским автотранспортом населению города можно отнести:

- обеспечение адресности предоставляемых льгот на оплату проезда с одновременным использованием механизма компенсации перевозчику «потерявших» получаемого дохода от пассажирских перевозок;
- уменьшение доли средств бюджета в общей сумме средств, расходуемых городскими АТП;
- совершенствование механизма снижения затрат, способствующего уменьшению себестоимости пассажирских перевозок в городе;
- передача заказа на осуществление перевозок на основе контракта по конкурсу и с учетом общественно-необходимых затрат на конкретных городских маршрутах;
- совершенствование системы организации управления и развития пассажирских автоперевозок в городе на основе использования ситикарт по оплате проезда и автоматизации организации движения подвижного состава на маршрутах и другие.

Важным считаем переход к анализу современного состояния и развития оказания услуг пассажирским транспортом в г. Душанбе.

2.2. Анализ современного состояния и развития услуг городского пассажирского транспорта в городе Душанбе

В настоящее время из-за увеличения количества населения в городах возникает необходимость в развитии пассажирским автомобильным транспортом. При этом, важное место отводится как качественному удовлетворению спроса населения в транспортных услугах, так и созданию требуемых условий для перемещения, разработки мероприятий, обеспечивающих безопасность дорожного движения и уменьшение степени загазованности, повышение безопасности использования подвижного состава.

С учетом перспективы развития различных видов ГПТ и возрастающего спроса населения в перевозках, требует улучшения уровня предоставления услуг городским транспортом, развития международного, внутригородского транспорта и расширения обслуживания населения страны различными видами подвижного состава, улучшения транспортного процесса, повышения регулярности и частоты движения подвижного состава.

Анализ городских пассажирских перевозок показывает, что «для средних (с числом жителей 50-100 тыс. чел.) и больших городов (с числом жителей 100-250 тыс. чел.), как правило, удельный вес перевозок пассажиров автобусами растет, а для малых городов (с числом жителей до 100 тыс. чел.) автобусные перевозки являются основными».

В структуре пассажирского автомобильного транспорта г. Душанбе имеются автобусы (микроавтобусы), троллейбусы, легковые автомобили и таксомоторы. Однако основным видом транспорта считается общественный транспорт в сочетании с частным автотранспортом.

Сейчас территория города Душанбе составляет 126,6 кв. км и численность населения на 1.01.2018г. - 831,4 тыс. человек, что на 3,9% больше по сравнению с 2017 годом⁵³ (табл. 2.2)

Таблица 2.2

Тенденции роста населения в городе Душанбе за 2010-2017 годы⁵⁴

Показатели	Годы					
	2010	2012	2014	2015	2016	2017
Кол-во населения, тыс. чел.	730,5	760	790	802,7	816,2	831,4
абсолютное отклонение	24,5	39,5	42,8	12,7	13,5	15,2
коэффициент прироста	1,03	1,07	1,039	1,016	1,017	1,018

Из таблицы 2.2 видно, что за 2010-2017 годы население города увеличилось на 13,81%.

⁵³ Социально-экономическое положение города Душанбе в 2017 году: статсборник.- Душанбе: ГУ АСПРТ, 2018.-414с.

⁵⁴Источник: Социально-экономическое положение города Душанбе в 2017 году: статистический сборник.- Душанбе: ГУАСПРТ, 2018.-414с.

В диссертации с целью оценки современного состояния рассмотрена динамика индексов основных социально-экономических показателей города Душанбе за 2012-2017 годы (табл. 2.3).

Таблица 2.3

Индексы основных социально – экономических показателей города Душанбе
(в процентах к предыдущему году)⁵⁵

Показатели	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Население на конец года	102,2	101,5	101,6	101,8	101,7	101,9
Естественный прирост населения	95,9	59,3	120,8	114,4	96,2	110,0
Среднегодовая численность занятых в экономике	101,6	98,0	104,4	101,2	105,0	103,1
Денежные доходы населения	102,4	111,0	117,0	99,9	109,5	103,3
Среднемесячная заработная плата одного работника	121,4	115,9	112,6	108,8	106,1	111,2
ВРП	107,0	108,1	106,8	107,0	106,0	106,2
Продукция промышленности	102,8	91,6	118,9	106,3	101,4	104,0
Ввод в действие общей площади жилых домов	108,0	1,8 раза	73,4	116,4	1,7 раза	66,5
Розничный товарооборот по всем каналам реализации	137,8	138,7	119,2	112,3	112,6	112,7
Платные услуги населению	131,0	110,0	108,4	88,7	108,1	111,5
Внешнеторговый оборот	113,2	110,6	113,7	75,3	75,7	115,6
Экспорт	134,5	75,3	57,8	112,5	43,6	80,3
Импорт	110,4	116,3	119,6	73,4	78,2	117,1
Индекс потребительских цен	106,5	104,7	108,9	107,1	106,8	108,6

Согласно данным таблицы 2.3 за рассматриваемый период наблюдается рост индексов основных социально-экономических показателей города Душанбе, кроме экспорта и ввода в действие жилых домов.

Сейчас пассажирские перевозки по маршрутам производятся посредством заключения контрактов между исполнительным органом государственной власти г. Душанбе с пассажирскими АТП и частными предпринимательскими структурами.

Результаты анализа тенденции роста объема перевозки пассажиров всеми видами транспорта в г. Душанбе за 2010-2017 годы приведены в табл.2.4

⁵⁵ Статистический ежегодник города Душанбе. -Душанбе: ГУАСПРТ, 2018.-С.14-16

Таблица 2.4

Тенденции роста объема пассажирских перевозок всеми видами транспорта по городу Душанбе (млн. пасс.)⁵⁶

Виды городских пассажирских перевозок	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017г. к 2010г., в %
Всего	215,5	216,02	217,8	216,6	218,3	229,2	232,5	243,0	112,76
Автобусный	195,3	195,7	196,4	195,1	195,5	206,1	208,8	218,8	112,03
легковой таксомоторный	10,6	10,7	10,8	10,9	12,6	12,7	12,8	12,9	121,70
Электрический	9,6	9,8	10,6	10,6	10,2	10,4	10,9	11,3	117,71

Важным при проведении анализа мы считаем изучение доли различных видов транспорта в общем объеме пассажирских перевозок и в пассажирообороте г. Душанбе. Результаты анализа показаны в таблице 2.5.

Таблица 2.5

Характеристика удельного веса различных видов транспорта в общем объеме пассажирских перевозок и в пассажирообороте г. Душанбе (на 01.01.2018г.)

№ п/п	Вид транспорта	Объем перевозок, млн. пасс	Доля, %	Пассажирооборот, тыс. пасс-км	Доля, %
1	Автотранспорт общего пользования	112,81	46,43	1274,75	41,01
2	Ведомственный автотранспорт	21,38	8,79	288,84	9,29
3	Частный автотранспорт	108,81	44,78	1545,10	49,70
	Всего	243,0	100,00	3108,69	100,00

Источник: расчеты автора

Анализ таблицы 2.5 показывает, что в общем объеме пассажирских перевозок, удельный вес автомобильного транспорта составляет 46,43%, ведомственного транспорта 8,79% и частного автомобильного транспорта

⁵⁶ Статистический ежегодник города Душанбе. - Душанбе: ГУАСПРТ, 2018. - 414с.

44,78%, а в общем пассажирообороте соответственно их удельный вес составляет 41,01; 9,29 и 49,70 процентов.

Важно заметить, что основными участниками городских пассажирских перевозок Душанбе являются:

- ✓ «Исполнительный орган г. Душанбе, население города;
- ✓ Государственная служба по надзору и регулированию в области транспорта;
- ✓ отдел Государственной автомобильной инспекции по г. Душанбе;
- ✓ ГКУ «Душанбенаклиетхадамотрасон», КГУП «Автобус-1», КГУП «Автобус-2», КГУП «Автобус-3», ГКУП «Троллейбус», а также частные транспортные предприятия».

В таблице 2.6 приведены результаты анализа объема перевозок пассажиров по ПАТП г. Душанбе.

Таблица 2.6

Объем оказываемых услуг государственными транспортными предприятиями населению города Душанбе за 2017год⁵⁷

№ пп	Предприятия	Объем перевозок (тыс. пасс)	Доля, %
1	КГУП «Автобус-1»	48,06	42,60
2	КГУП «Автобус-2»	34,35	30,45
3	КГУП «Автобус-3»	19,32	17,13
4	КГУП «Троллейбус»	11,08	9,82
	Итого	112,81	100,0

Данные таблицы 2.6 свидетельствуют о том, что в общем объеме пассажирских перевозок в городе имеет КГУП «Автобус-1» и его удельный вес составляет -42,60 процентов.

Эффективное функционирование ПАТП, прежде всего, зависит от результата анализа изменения объема пассажирских перевозок, оказываемых ПАТП населению в г. Душанбе за 2011-2017 годы, которая приведена в таблице 2.7

⁵⁷ Статистический ежегодник города Душанбе.-Душанбе: ГУАСПРТ, 2018.-414с.

Тенденции роста объема пассажирских перевозок оказываемыми
автотранспортными предприятиями в г. Душанбе за 2011-2017 годы⁵⁸

№ п/п	Наименование предприятий	УО	2014	2015	2016	2017	2017г. к 2014г. в %
1.	ГУП «Автобус - 1»	I	47529,2	477719,3	47767	48058,3	101,11
		II	225639,8	225934,8	226931,2	229847,7	101,87
2.	ГУП «Автобус - 2»	I	24590,2	25610,2	25973	34354,9	139,71
		II	115575,7	120369	122075,4	161560,3	139,79
3.	ГУП «Автобус - 3»	I	15238,2	15682,2	16771,2	19328,9	126,85
		II	91419,8	94094,4	100631,1	115977,7	126,86
4.	ГУП «Троллейбус»	I	10241,5	10243,4	10910,5	11082,7	108,21
		II	48339,8	48348,8	51497,6	52310,3	108,22
	Итого:	I	97599,1	99255,1	101421,7	112824,8	115,60
		II	480975,1	488746	501135,3	559696,0	116,37
Частные пассажирские предприятия							
1.	ООО «Шохрохи Бадахшон»	I	3622,4	3634,6	19991,4	720	19,87
		II	19923,2	19990,3	19,8	3960	19,87
2.	ОАО «Автоколлона 2927»	I	18391,5	18627,8	22940,5	22980	124,94
		II	101153,3	102452,9	126172,7	126390	124,94
3.	ООО «Мухаммадчон-Д»	I	5136,2	5176	5238	6520,0	126,94
		II	30871,1	30881,5	30884	35860	11,61
4.	ЗАО «Сайёр-1»	I	4201,2	4213,9	4192,5	4193,4	99,81
		II	22869,1	23176,5	23059,1	25185,5	110,12
5.	ООО «Автотранс»	I	2103,9	4816	4928,3	1599,6	76,03
		II	11526,8	26488	27105,7	8357,7	72,50
6.	ОАО «Икарус»	I	6372,8	6401,3	6432,5	6489,2	101,82
		II	35050,4	35207,1	35378,7	35690,6	101,82
7.	ООО «Корвонсарой»	I	8021,3	8022,4	8023	11451,0	142,75
		II	45561,1	45567,2	45570,6	60268,7	132,26
8.	ООО «Рохи дурахшон-1»	I	11975,6	7704			-
		II	65975,5	42370,4			-
9.	ОАО «Наклиёт»	I	11426,8	11430,2	63995,7	11821,0	103,44
		II	63970,2	63980,1	103,3	65015,5	101,63
10.	ООО «Аква-Транс»	I	3265,5	3281,4	-	-	-
		II	17960,3	18047,7	-	-	-
11.	ООО «Сорбон 14»	I	0	8368	8998,0	12154,0	-
		II	0	46016	49475,0	67318,0	-
12.	ООО «Махин»	I	4776	7021	7215,0	5541,0	116,01
		II	26251	38615,5	39682,5	30475,5	116,09
13.	ООО «Бехруз-15»	I	0	5453,4	6651,2	11324,0	-
		II	0	29993,3	36849,8	62280,0	-
14.	Филиал ООО «Лесинвест»	I	3478	3792	3807,6	318,5	9,15
		II	19958	23016	23118,1	2920	14,63
15.	ООО «ЛТД-Мусофир»	I	5386,5	5681,8	6092,1	4610,2	85,58

⁵⁸ Составлено на основе данных ГКУ «Душанбенаклиётхадамотрасон» города Душанбе. - Душанбе, 2018. - 169с.

		II	29625,7	31250,5	33508,4	25312,3	85,44
16.	ООО «Сомон-Транс»	I	2669	2961,9	3122,3	3317,2	124,28
		II	14633	16293,8	16983,8	18120,5	123,83
17.	ООО «Варзоб наклёт - 2014»	I	0	1499,4	9243,2	1238,8	-
		II	0	8246,7	73,7	6813,0	-
18.	ООО «Шохрохи абрешим-1»	I	0	1567	1579,0	223	-
		II	0	8647,4	8713,0	1225	-
19.	ООО «Нури Истиклол 2015»	I	0	1565	274,5	274,5	-
		II	0	8607,5	1509,7	1509,7	-
20.	ООО «Дилшод-2011»	I	0	213			-
		II	0	1168			-
21.	ООО «Рохи тиллои»	I	0	200,7	545,2	45,2	-
		II	0	1103,9	2998,6	248,6	-
22.	ООО «Ният»	I	0	1091,2	13023,7	2371,3	-
		II	0	6001,3	100,1	13042,6	-
23.	ООО «Наклётгаз 2004»	I	0	29	10441,2	4978,6	-
		II	0	159,5	262,3	27382,3	-
24.	ООО «Сервис наклиёт»	I	0	59,1			-
		II	0	325,5			-
25.	ООО «Азия универсал Сервис»	I	0	1191,9			-
		II	0	6554,9			-
26.	ЗАО «Мехколонна 50»	I	8382,3	3057,6	3634,8	5492,7	65,53
		II	46102,7	17043	19991,4	44036,0	95,51
27.	ООО «Ориён»	I	7993	0			
		II	43965	0			
28.	ООО «Лочувард»	I			429,0	65,1	-
		II			2476,0	341	-
	Итого	I	107202	117059,6	115338,7	117008,1	109,14
		II	595396,4	651204,1	649923,6	661752,5	111,15
	Всего:	I	204801,1	216314,7	216760,4	229833,1	112,22
		II	1076371,5	1139950,1	1151058,9	1221448,5	113,48

Источник: Составлено на основе данных ГКУ «Душанбе наклиёт хадамотрасон» города Душанбе». - Душанбе, 2018. - 169с.

Из таблицы 2.7 видно, что за рассматриваемый период в основном наблюдается увеличение параметров, характеризующие коммунальные предприятия.

Относительно частных предпринимательских структур следует отметить, что некоторые из них перестали существовать, а некоторые созданы в последние годы.

В целом объем перевозок и пассажирооборот соответственно в коммунальных предприятиях возросли на 15,6 и 16,37%, на частном секторе 9,14 и 11,15% и в целом по городу на 12,22 и 13,48%.

При этом важное место отведено изучению тенденций роста объема перевозок по видам оказываемых услуг городским транспортом в г. Душанбе за 2010-2017 годы. Результаты изучения представлены в таблице 2.8.

Таблица 2.8

Тенденции роста объема перевозок по видам оказываемых услуг городским транспортом в г. Душанбе за 2010-2017 годы⁵⁹

Показатели	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Объем перевозок, млн. пасс., в том числе:	204,9	205,5	207,0	205,7	205,7	216,5	219,7	230,1
Пассажиры пользующие проездные билеты и ситикарты, млн пасс.	1,84	2,47	2,89	2,88	2,92	3,14	3,23	3,43
Удельный вес,%	0,9	1,2	1,4	1,4	1,42	1,45	1,47	1,49
коммерческие перевозки, млн. пасс.	134,0	141,8	142,84	141,32	142,51	149,5	151,00	157,64
Удельный вес,%	65,40	69,00	69,00	68,70	69,28	69,05	68,73	68,51
льготные пассажиры, млн.пасс.	69,6	61,23	61,27	61,50	60,27	63,86	65,47	69,03
Удельный вес,%	33,7	29,8	29,6	29,9	29,3	29,5	29,8	30,0

Источник: рассчитано автором на основе статистического ежегодника города Душанбе.- Душанбе: ГУАСПРТ, 2018.-414с.

Согласно данным таблицы 2.8 за рассматриваемый период наблюдаются изменения в удельном весе пассажиров пользующихся проездными билетами и ситикартами от 0,9 до 1,49, льготных пассажиров от 69,6 до 69,03% и коммерческих перевозок от 65,4 до 68,51%.

Существующая структура транспортного парка в городе Душанбе на 1.01.2018г., представлена в табл. 2.9

⁵⁹ Составлено на основе данных ГКУ«Душанбенаклиётхадамотрасон» города Душанбе».- Душанбе,2018.-169с.

Структура пассажирского транспортного парка в г. Душанбе

№ пп	Марка транспортных средств	Число транспортных средств, шт.	Доля, в %	Вместимость пасс.	Провозная возможность, пасс. место	Доля, в %
1	ЛиАЗ-5256	180	5,00	116	20880	25,90
2	ИКАРУС-280	15	0,40	162	2430	3,00
3	Троллейбус	151	4,20	116	17516	21,70
4	ПАЗ	173	4,80	45	7785	9,70
5	ГАЗель	170	4,70	14	2380	3,00
6	Тайху-6751	50	1,40	50	2500	3,10
7	Мерседес-спринтер	674	18,60	14	9436	11,70
8	Хундай-старекс	2200	60,90	8	17600	21,90
ВСЕГО		3613	100,0	22.30	80527	100,0

Источник: Составлено автором на основе данных ГКУ «Душанбенаклиётхадамотрасон» г. Душанбе». - Душанбе, 2018.-169с.

На основе изучения структуры автомобильного парка в г. Душанбе установлено, что в общей структуре парка, наибольший удельный вес имеют микроавтобусы Хундай-старекс, что составляет -60,90%.

Проведенный нами анализ показывает, что в настоящее время схема размещения автотранспортных предприятий в г. Душанбе имеет следующий вид (рис.9).

Анализ различных определений показывает, что под маршрутной системой в городе понимают совокупность маршрутов всех видов массового пассажирского транспорта на ее территории. При этом различают пассажирскую маршрутную сеть, выделяя конфигурацию линии их прохождения, а в конфигурации линий прохождения только автобусных маршрутов выделяют автобусную маршрутную сеть. В целом конфигурация линий всех видов маршрутизированного транспорта составляет единую комплексную транспортную сеть.

Опыт организации городских перевозок показывает, что важно выделить основные требования, к городской маршрутной системе, которые обеспечивают

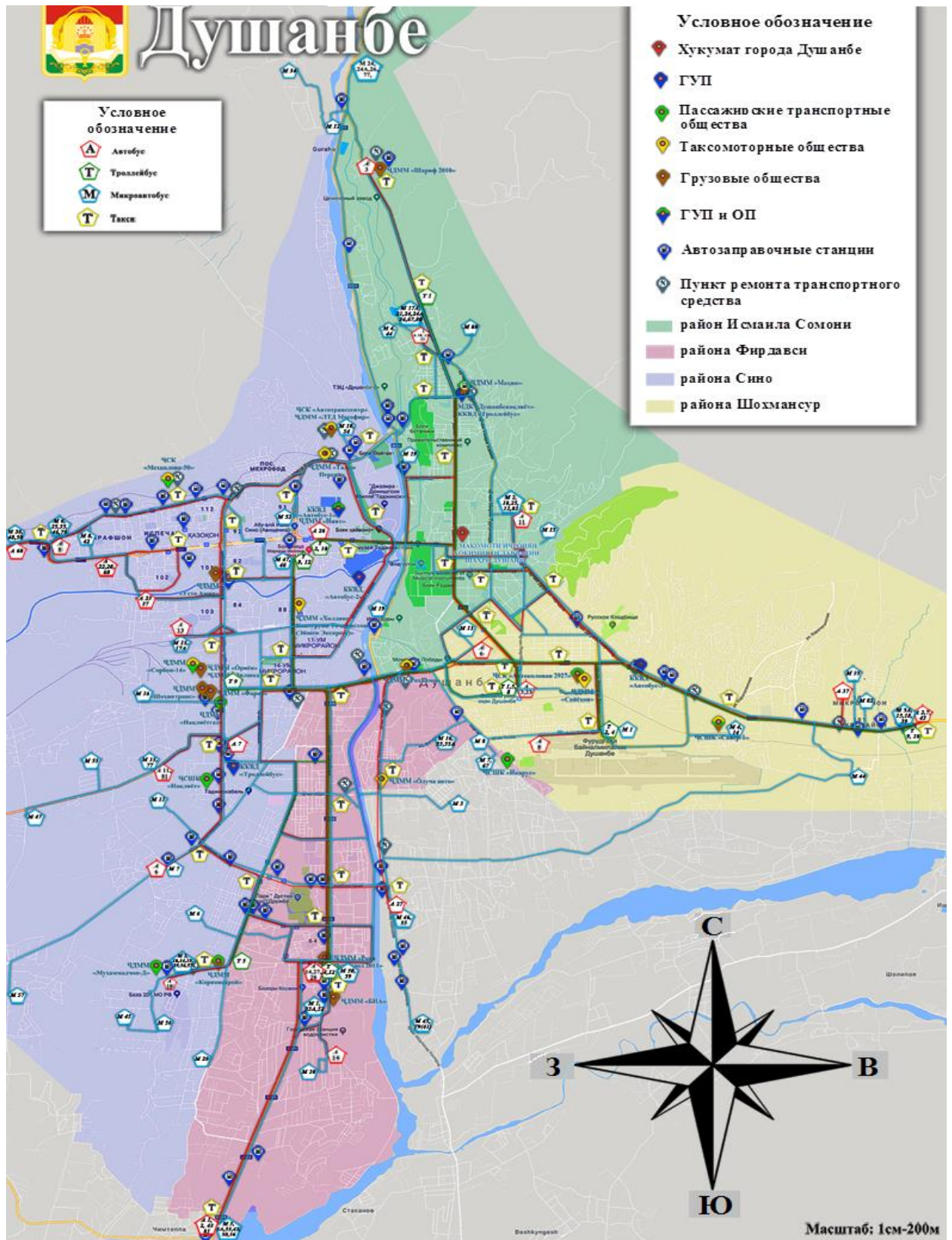


Рисунок 9 –Схема размещения автотранспортных предприятий в городе Душанбе

для пассажиров минимального количества пересадок при одной поездке и наименьших затрат времени на одну поездку в любом городском направлении, а также обеспечение эффективного использования транспортных средств, т.е. равномерного их наполнения на всей длине маршрутной сети. Обычно автобусные перевозки организуют на определенных маршрутах, обуславливаемых величинами пассажиропотоков. «Маршрутом называется установленный путь следования между начальными и конечными пунктами, а также они разбиваются на перегоны, в зависимости от расположения пассажирообразующих и пассажиропоглощающих пунктов». Перегоном называется расстояние между смежными остановочными пунктами.

В городе автобусные маршруты подразделяются: « по времени действия: а) постоянные (в течение всего года); б) временные (сезонные); по назначению: а) основные маршруты; б) подвозящие к маршрутам других видов транспорта; по условиям использования и характеру движения: а) обычные маршруты (остановка обязательна на всех промежуточных пунктах); б) укороченные (организуется лишь на определенной части обычного маршрута, где наиболее интенсивный пассажиропоток) маршруты бывают: постоянные и периодические (в час «пик»); в) скорые (автобусы останавливаются только на установленных остановочных пунктах); г) экспрессные маршруты (движение автобусов прямым сообщением без остановок в пути) бывают: постоянные, временные (летние) и периодические (в субботу, воскресенье)».

На территории города маршруты по характеру расположения бывают: «а) диаметральные; б) радиальные; в) тангенциальные (хордовые); г) кольцевые; д) полукольцевые; е) комбинированные. При этом остановочные пункты автобусных маршрутов подразделяются: по расположению: а) конечные (где происходит отдых и смена водителей); б) промежуточные; по условиям движения промежуточные могут быть: а) постоянные (в течение всего года); б) временные (где пассажирообмен возникает в определенное время года или периоды суток)».

С целью эффективного использования транспортных средств в городе Душанбе, нами изучены тенденции изменения их использования. В таблице 2.10 приведены тенденции изменения использования автобусов и троллейбусов на маршрутах города Душанбе, в таблице 2.11 тенденции изменения использования транспортных средств частного сектора в микро автобусных маршрутах города Душанбе, а в таблице 2.12 тенденции изменения использования легковых таксомоторов в городе Душанбе.

В целом «перевозки пассажиров с использованием нескольких видов транспорта могут быть организованы в виде прямых смешанных перевозок. Кроме того, автомобильный транспорт осуществляет специфические виды пассажирских перевозок.

На основе изучения результатов приведенных в таблицах 2.10 и 2.11 нами установлено, что коэффициент использования транспортных средств в маршрутах изменяется от 0,64 до 0,84, что свидетельствует о неполном их использовании при осуществлении городских перевозок.

С другой стороны это связано со старением парка транспортных и нехватки запасных частей, а также не рациональной организации технического обслуживания и ремонта в действующих пассажирских автотранспортных предприятиях. Для осуществления пассажирских перевозок применяются не только автобусы общего пользования, но и автобусы, находящиеся в распоряжении других ведомственных организаций». Поэтому целесообразно выделить:

- ✓ туристско-экскурсионные перевозки по конкретным маршрутам, или по разовым заказам внутри города.
- ✓ перевозки школьников, государственными или частными предприятиями;
- ✓ корпоративные перевозки;

Тенденции изменения использования автобусов и троллейбусов на маршрутах города Душанбе

(с 1 по 15 ноября 2018 года)

№ п.п.	Номер маршрутов	Наименование маршрутов	Потребное кол-во, ед.	по дням недели														
				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
ГУП «АВТОБУС-1»																		
1.	3 ^A	Цементный завод-Ж/Д вокзал	26	25	25	22	20	25	22	25	25	25	22	20	25	25	25	25
2.	6	Чортут- НБТ	6	9	9	8	2	9	8	9	9	9	7	2	10	10	9	9
3.	8	Зарафшон-2 – Аэропорт	34	32	32	26	22	32	26	32	32	32	26	22	32	32	31	31
4.	11	Рынок «Мехргон»–Торговый центр «Балх»	4	2	2	0	0	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1
5.	13	Пос.Бунёдкорон–улица Гагарина	4	Не функционирует														
6.	14	Центр технической диагностики – пос. Гулбутта	3	Не функционирует														
7.	18	ул. Гагарин–пос.Пахтакор	40	31	31	27	24	31	26	31	31	31	26	25	31	31	31	31
8.	23	104 мкр. – Ж/Д вокзал	6	Не функционирует														
9.	26	Дом союза писателей –102 мкр	6	2	2	1	0	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
10.	27	ЗАО «Терминал»- Центр технической диагностики	7	Не функционирует														
11.	28	Испечак- Южный терминал	40	26	23	30	32	29	26	26	27	26	30	32	26	24	24	26
12.	60	Зарнисор- Санатория Шохамбари	6	Не функционирует														
13.		Всего	182	130	124	115	100	130	112	131	131	130	116	105	140	136	134	136
Коэффициент использования транспортных средств				0,71	0,68	0,63	0,55	0,71	0,62	0,72	0,72	0,71	0,64	0,58	0,77	0,75	0,74	0,75

ГУП «АВТОБУС-2» (микроавтобус)																		
1.	1	ул. Гагарин- Южный терминал	26	17	18	16	17	18	15	18	18	19	17	18	17	18	20	19
2.	2	Восточный терминал- Южный терминал	30	17	17	18	17	19	16	19	18	18	19	17	20	18	16	18
3.	7	Обшорон–Масложиркомбинат	14	11	12	10	9	11	8	12	11	11	11	8	10	9	9	11
4.	22	Испечак– ул. Гагарина	17	12	12	10	2	12	2	12	12	12	10	2	12	12	12	12
5.	81	Т/Ц «Балх»- Южный терминал	16	1	1	1	1	1	2	1	1	3	2	2	1	1	1	1
6.		Всего	103	58	60	55	46	61	43	62	60	63	59	47	60	58	58	61
Коэффициент использования транспортных средств			0,56	0,58	0,53	0,45	0,59	0,42	0,60	0,58	0,61	0,57	0,46	0,58	0,56	0,56	0,59	
ГУП «АВТОБУС-3» (микроавтобусы ГАЗель)																		
8.	18	Рынок «Мехргон»- Восточный терминал	30	30	30	30	25	30	30	30	30	30	30	25	30	30	30	30
9.		Всего	30	30	30	30	25	30	30	30	30	30	30	25	30	30	30	30
Коэффициент использования транспортных средств			1,00	1,00	1,00	0,83	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,83	1,00	1,00	1,00	1,00

ГУП «АВТОБУС-3» (микроавтобусы «ПАЗ»)																		
1.	37	Бунёдкорон – Каротегинский поселок	26	14	14	12	10	14	12	13	13	14	13	7	13	13	14	14
2.	43	Восточный терминал- Южный терминал	26	20	20	13	12	20	13	20	20	20	13	13	20	20	20	20
3.		Всего	82	64	64	55	47	64	55	63	63	64	56	45	63	63	64	64
Коэффициент использования транспортных средств			0,78	0,78	0,67	0,57	0,78	0,67	0,77	0,77	0,78	0,68	0,55	0,77	0,77	0,78	0,78	
ГУП «ТРОЛЛЕЙБУС»																		
1.	1	Парк С. Айни- Ж/Д вокзал	22	18	18	19	15	18	18	18	19	18	17	12	18	18	18	18
2.	2	Аэропорт- 102 мкр.	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3.	4	Аэропорт – пос. Гулбутта	10	10	10	8	7	10	10	10	11	9	10	10	10	10	10	10
4.	5	Гипрозем городок- Ж/Д	10	4	5	4	3	4	4	5	5	4	4	4	4	4	6	5

		вокзал																
5.	8	Караболо- Ж/Д вокзал	6	Не функционирует														
6.	9	Масложиркомбинат – Обшорон	10	3	3	3	2	3	3	3	3	3	2	2	3	4	4	3
7.	10	Обшорон- 82 мкр.	10	10	10	10	8	10	10	11	10	10	10	7	10	11	10	10
8.	12	Гулбутга- Центральный универмаг	10	10	10	10	10	11	10	11	11	11	11	10	11	12	11	12
		Вторая смена:	0	10	10	10	10	9	5	9	9	9	11	9	10	8	9	10
		Всего	84	65	66	64	55	65	60	67	68	64	65	54	66	67	68	68
Коэффициент использования транспортных средств				0,77	0,78	0,76	0,65	0,77	0,71	0,79	0,80	0,76	0,77	0,64	0,78	0,79	0,80	0,81

Тенденции изменения использования транспортных средств частного сектора в микро автобусных маршрутах города
Душанбе (с 1 по 15 ноября 2018 года)

№ пп	Номер маршру- тов	Наименование маршрутов	Потреб ное кол-во, ед.	по дням недели														
				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
ОАО «АВТОКОЛОННА 2927»																		
1.	8	Зарафшон – Китай-базар	80	71	71	60	50	72	70	72	72	72	60	50	72	73	72	72
2.	33	Ул.Фучик 60/1 - Южный терминал	30	45	45	35	35	45	40	44	44	44	40	35	44	44	44	44
3.	33А	Ул. Фучик 60/1- пос. Гулбутта	40	32	32	30	30	32	30	32	34	34	30	30	33	33	33	34
4.	39	Центр технического диагностики - Восточный терминал	50	50	50	40	30	50	48	50	50	50	40	30	50	50	50	50
АОО «САЙЁР-1»																		
5.	4	Ул. Пролетар-пос.Чаноро	26	24	24	22	14	22	24	24	22	22	22	18	23	24	24	22
6.	44	Ул. П. Толис-Мечеть Мавлоно Яъкуби Чархи	20	7	8	6	5	7	4	8	6	6	6	6	6	7	8	8
7.	82	Рынок «Мехргон» - пос. Ховарон	20	4	4	4	3	3	2	4	4	4	4	3	3	3	3	3
ЗАО «МЕХКАЛОННА №50»																		
8	6	Ул.Зарафшон-2–ул.А.Балъами	10	Не функционирует														
9	26	Нац. Парк – ост. «Шарора»	67	49	49	42	35	49	49	49	49	49	42	36	49	49	48	49
ООО «ИКАРУС»																		
10	7	Пос. Чортуг-пос.Маърифати	38	36	36	36	29	37	36	36	36	37	34	26	26	36	36	36
11	67	Пос Гагарина-пос. Маърифати	38	40	40	41	30	42	43	43	42	41	40	30	41	40	41	40
12	13	Школа №61 – Т/Ц «Балх»	55	50	55	50	38	50	51	52	51	50	50	39	52	52	52	51
ООО «КОРВОНСРОЙ»																		
13	3	Пос.Шодиёна- Южный терминал	10	6	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
14	5А	Восточный терминал - Южный терминал	60	55	55	55	55	55	55	55	55	55	55	55	55	54	54	54
15	10	Физкультур. Институт- пос.	65	65	65	55	45	65	65	65	65	55	44	65	65	65	65	65

		Пахтакор																
16	35	Пос.Зрафшон-2 пос. Ховарон	25	16	14	12	12	16	16	16	16	16	14	12	16	16	16	16
17	30	Центр технический диагностики –Детский сад №31	10	18	18	18	17	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18
ООО «НАКЛИЁТГАЗ 2004»																		
18	11	Ул.Истрвшан 12 – пос. Арбоб- Хотун	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
19	79	Пос. Зарафзон -2. Национая столов	50	9	10	10	10	11	6	10	10	9	8	10	10	10	11	11
ООО «НИЯТ»																		
20	12	Озера Чорбог-пос.Сурхоб	24	27	27	22	19	26	26	26	26	26	24	19	26	26	26	26
21	13	Аэропорт-пос.Гулбутта	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
22	14	Пос.Чаноро-пос. Пахтакор	65	60	60	50	45	60	50	60	60	60	45	45	60	60	50	60
ООО «СОРБОН 14»																		
23	15	103 мкр- терм. «Озод-транс»	80	87	87	65	50	88	88	87	85	87	60	50	87	87	87	87
24	46	пос. Зарафшон- ЗАО Терминал	80	87	87	65	50	88	88	87	85	86	60	50	87	87	88	88
25	47	пос.Навобод- Мединститут	20	22	21	18	18	22	22	21	21	21	18	18	21	21	21	21
26	48	Привокзалный пос. р\н Сино - ост. Мединститут	20	23	21	18	18	21	21	22	22	22	18	18	22	22	22	22
ООО «КОРВОН- НАКЛИЁТХИЗМАТРАСОН»																		
27	42	пос. Зарафшон-2 – Южный терминал	40	39	39	38	39	25	42	39	38	38	34	18	32	37	36	30
ООО «Махин»																		
28	17 ^А	ул.Гагарина- 103 мкр.	88	62	60	55	43	61	60	61	60	61	54	42	63	62	60	61
29	21	ул.Гагарина (колцевой)	12	13	14	12	10	14	13	12	14	13	11	10	15	14	14	15
30	24	ул.Гагарина-ост.Бофанда	20	10	10	8	8	10	10	10	10	10	9	8	10	10	10	10
31	24 ^А	ул.Гагарина- пос.Сабзор	6	6	6	5	5	6	5	6	5	6	5	5	5	5	6	6
32	34	ул.Гагарина-пос.Нижний Чормагзак	24	17	16	15	14	18	16	17	18	17	15	13	17	17	16	17
33	80	ул.Гагарин- село Чавала р\н Рудаки	6	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
ОАО «НАКЛИЁТ»																		
34	19	Парк «Хайём»- пос. Пахтакор	80	80	80	80	50	81	70	80	80	80	80	50	81	80	80	80
35	50	пос.Чорьяк-ЗАО «Фароз»	50	10	10	10	8	5	8	8	5	5	5	11	8	5	5	5
36	53	пос. Гулбог-пос.Чортут	20	6	5	5	8	6	5	5	5	5	5	8	5	5	5	5

37	88	Южный Терминал-Служба конт. фармацев. деят. Респ. Таджикистан	45	5	4	5	6	8	10	12	12	12	12	9	12	9	8	8
ГУП «Автобус-2»																		
38	16	пос. Чортеппа- ул.Фудчик.	50	26	24	21	12	23	20	22	24	24	23	10	23	22	20	17
39	77	Т/Ц «Балх»- пос.Чангалак	30	2	2	2	2	2	1	1	3	2	2	2	3	2	2	2
ООО «БЕХРУЗ 15»																		
40	25	пос.Зарафшон- рынок «Мехргон»	80	72	75	70	52	75	72	75	75	75	70	55	75	75	75	75
41	52	Столовый «Райхон»- пос. Гулбутта	80	52	60	60	40	55	52	52	52	52	60	40	55	52	55	55
ГУП «АВТОБУС-1»																		
42	54	пос.Пахтакор- Физкультур. институт (Сохили)	65	50	50	40	30	50	40	50	50	50	40	30	50	50	50	50
ООО «МУХАММАДЖОН -2»																		
43	2	пос.Пахтакор- Рынок «Мехргон»	80	40	40	36	32	40	40	40	40	40	36	30	40	40	40	40
44	29	пос.Пахтакор- Нижний Сарикишти	30	6	6	5	4	6	6	6	6	6	5	4	6	6	6	6
45	45	Село Махмадшохи боло- Национальная столовая	30	25	25	22	18	25	25	25	25	25	22	16	25	25	25	25
ООО «СОМОН ТРАНС»																		
46	55	пос.Джуйбодом - ЗАО «Терминал»	35	32	35	33	26	35	35	34	36	35	34	52	35	34	32	34
47	56	пос.Пахтакор- Южный терминал	35	34	37	36	30	35	35	36	36	35	36	35	35	36	34	36
48	57	пос. Чортут.	20	0	0	0	0	0	0	0	4	6	2	6	7	3	3	4
Всего			1939	1523	1534	1369	1131	1516	1474	1529	1528	1528	1360	1123	1525	1523	1508	1515
Коэффициент использования транспортных средств			0,785	0,791	0,706	0,583	0,781	0,760	0,788	0,788	0,788	0,788	0,701	0,579	0,786	0,785	0,777	0,781

Тенденции изменения использования легковых таксомоторов в городе Душанбе (с 1 по 15 ноября 2018 года)

№ пп	Номер маршрутов	Наименование парков	Потреб- ное кол- во, ед.	по дням недели														
				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1.	1616	ЗАО «Холдинги Осиё гурухи Тоҷикистон» (Asian Express)	308	207	216	243	243	244	0	243	0	244	230	0	280	243	0	244
2.	1212	ЗАО «Мехколonna 50»(Modern taxi)	100	28	23	27	25	27	28	30	28	28	28	26	28	32	32	28
3.	3333	ООО «Саёхон» (Рахш такси)	160	162	170	160	165	165	170	175	180	165	175	166	0	0	0	0
4.	0550	ОАО «Сайёр- 1»Global Express	40	7	7	10	8	9	9	8	9	8	10	8	9	8	0	6
5.	4444	ООО «Шохрохи Бадахшон» (Сабох такси)	120	45	44	40	43	46	46	47	45	46	40	45	44	46	46	48
6.	6161	ООО «Сорбон 14» (Ориён такси)	70	34	35	35	35	35	35	35	35	35	30	30	34	35	33	33
7.	7000	ООО «Олуча авто» (Олуча такси)	230	86	65	68	76	76	64	85	86	78	88	75	86	85	82	85
8.	888	ООО «ЛТД Мусофир» (Сомон такси)	156	83	85	78	75	83	73	87	87	84	80	78	87	83	82	84
9.	3333	ООО «Талко Персия»	900	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	520
10.	2525	ОАО «Наклиёт» (Алло такси)	40	10	9	9	9	10	10	10	10	10	10	10	10	9	9	9
11.	-	ООО «Сомон-такси сайр»	100	Не функционирует														
Всего			2224	662	654	670	679	695	435	720	480	698	691	438	578	532	284	1057
Коэффициент использования транспортных средств				0,29	0,29	0,30	0,30	0,31	0,19	0,32	0,21	0,31	0,31	0,19	0,25	0,23	0,2	0,48

✓ служебные и вахтовые, выполняемые обычно ведомственными автобусами, для доставки работников согласно режиму их работы от места проживания к месту работы и от места работы обратно.

При организации управления городским пассажирским транспортом важным считается изучении пассажиропотоков в городе. В связи с этим нами в работе проведена выборочное обследование пассажиропотоков в городских автобусных маршрутах по дням недели и результаты по направлениям перемещения представлены в табл.2.13.

Таблица 2.13

Тенденции изменения пассажиропотока по дням недели на автобусных маршрутах города Душанбе

Номер маршрута	Наименование маршрутов	Потребное кол-во, ед.	Усл. обоз	Пассажиропоток, пасс.						
				Понедельник	Вторник	Среда	Четверг	Пятница	Суббота	Воскресенье
3 ^A	Цементный завод-Ж/Д вокзал	26	I	1880	1598	1566	1600	1630	1540	1520
			II	1820	1547	1580	1550	1590	1490	1456
6	Чортут- НБТ	6	I	760	646	660	650	665	623	610
			II	680	578	592	580	600	558	540
8	Зарафшон-2 – Аэропорт	34	I	5100	4335	4437	4350	4450	4180	4080
			II	4950	4207	4306	4250	4350	4060	3960
11	Рынок «Меҳргон»– Торговый центр «Балх»	4	I	675	574	587	580	590	553	540
			II	685	582	595	590	600	562	548
18	ул. Гагарин– пос.Пахтакор	40	I	7210	6128	6273	6150	6280	5912	5768
			II	6890	5856	5994	5864	6000	5650	5512
26	Дом союза писателей –102 мкр	6	I	950	807	826	810	830	779	760
			II	970	824	844	830	850	795	776
28	Испечак- Южный терминал	40	I	6250	5312	5437	5320	5440	5125	5000
			II	6150	5227	5350	5231	5360	5043	4920
37	Бунёдкорон – Каротегинский поселок	26	I	2700	2295	2349	2300	2368	2214	2160
			II	2650	2252	2305	2275	2321	2173	2120
43	Восточный терминал- Южный терминал	26	I	1650	1402	1435	1410	1450	1353	1320
			II	1620	1377	1409	1388	1421	1328	1296

Примечание: I- прямое направление; II- обратное направление

Источник: рассчитано автором на основе результатов обследования по маршрутам.

Согласно данным таблицы 2.13 по дням недели коэффициент пассажиропотока изменяется соответственно таким образом; 1,00; 0,85; 0,87; 0,85; 0,87; 0,82 и 0,80. Эти результаты нами использованы при совершенствовании организации перевозок автобусным транспортом в городе Душанбе.

Приоритетным при организации управления оказания услуг ГПТ в г. Душанбе является реконструкция автодорожной сети, а также развитие транспортного обслуживания связано с улучшением количественных и качественных показателей использования транспортных средств автомобильного транспорта.

В городе Душанбе населением предпочтительно используется легковой автомобиль личного пользования, для целей отдыха, туризма, различных видов поездок. Также предпочтение дается развитию городского общественного транспорта, обеспечивающее надежность, комфортность поездки и сравнительно низкие затраты времени на поездки.

В условиях рыночных отношений значительно развивается частная собственность в результате разгосударствления и приватизации в транспортной сфере.

Таким образом, результаты анализа свидетельствуют о том, что в настоящее время при предоставлении услуг городским пассажирским автомобильным транспортом существуют следующие недостатки:

- высокий уровень физического и морального старения пассажирского автомобильного парка, способствующего росту суммарных транспортных расходов;

- возрастание количества автобусов малой вместимости и уменьшение автобусов большой вместимости;

- уменьшение провозных возможностей госавтотранспорта, из-за роста количества частного транспорта;

- увеличение расходов жителей, за оплату своей поездки;

-увеличение расходов на функционирование ГПТ, его основных видов и др.

На наш взгляд, если эти недостатки в экстренном порядке не будут устранены, то можно столкнуться со следующими последствиями:

-понижение темпов экономического роста в городе, а также мобильности жителей как важного параметра обеспечивающего развитие производства и деятельность потребительского комплекса;

-государству требуется выделить значительные капитальные вложения для обеспечения развития городского транспорта из существующего состояния;

- снижение безопасности функционирования городских хозяйственных систем и инфраструктуры;

- ухудшение экологических проблем, увеличение потерь от дорожно-транспортных происшествий и др.

Для решения вопросов об оптимизации напряженности движения автотранспорта, обеспечения безопасности (в том числе экологической), защиты интересов людей и пользователей, автодорог и регулирования оказания транспортных услуг на улицах и проспектах г. Душанбе принято Постановление Председателя города Душанбе за №39 от 05 февраля 2009 года⁶⁰.

Кроме того для регулирования движения подвижного состава выполняющие пассажирские перевозки с других регионов страны в г. Душанбе и городских маршрутов, было принято Постановление Председателя города за № 374 от 23 июля 2009 года⁶¹.

⁶⁰ Об обеспечении безопасного движения пассажирского автомобильного транспорта и его регулирования на автомобильных дорогах общего пользования города Душанбе//Постановление Председателя города Душанбе за №39 от 05.02.2009 года

⁶¹ Об упорядочении деятельности транспортных средств осуществляющих пассажирские перевозки и въезжающих в столицу», согласно которому впредь движение этих транспортных средств будет осуществляться до конкретных терминалов на четырех направлениях входа в город// Постановление Председателя города за № 374 от 23.07.2009 года.

В г. Душанбе Постановлением Председателя за №42 от 19 января 2007 года было создано государственное коммунальное учреждение «Душанбенаклиётхадамотрасон»⁶².

Это предприятие свою деятельность направило в целях регулирования деятельности ГПТ, удовлетворение спроса населения в пассажирских транспортных услугах, на защиту интересов пассажиров и перевозчиков, обеспечение равных условий для конкуренции, диспетчерское управление деятельности ГПТ.

Следует отметить, что управление ГПТ осуществляется «Управлением транспорта, содержание дорог и коммуникации Хукумата г. Душанбе» (рис.10).



Рисунок 10 - Действующая структура управления пассажирским автомобильным транспортом в г. Душанбе

⁶² О государственном коммунальном учреждении «Душанбенаклиётхадамотрасон» г. Душанбе// Постановлением Председателя за №42 от 19.01.2007 года

Управление ГПТ в г. Душанбе осуществляет государственное коммунальное учреждение «Душанбенаклиётхадамотрасон».

На рисунке 11 нами приведена действующая структура управления ГКУ «Душанбенаклиётхадамотрасон».

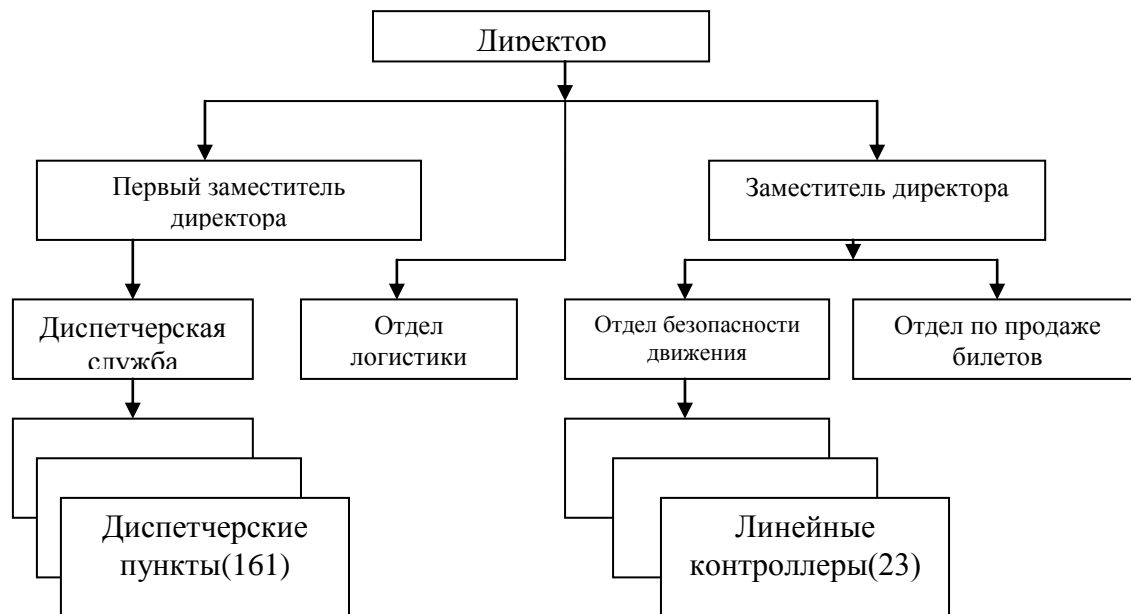


Рисунок 11 - Действующая структура управления государственного коммунального учреждения «Душанбенаклиётхадамотрасон»

Организацию управления городского пассажирского транспорта осуществляет диспетчерская служба государственного коммунального учреждения «Душанбенаклиётхадамотрасон» используя 93 диспетчерских пунктов со 161 сотрудниками.

Согласно проведенным расчетам ГКУ «Душанбенаклиётхадамотрасон» для г. Душанбе рекомендуется следующая структура транспортного парка: «15% общественного транспорта должны составлять автобусы большой вместимости, 65% - средней и 25% - малой вместимости (от 8 до 23 мест), 4,3 такси на 1 кв. км, т.е. на каждую тысячу жителей должно приходиться 1,25 такси».

Следует проводить реконструкцию 34 из 73 диспетчерских пунктов. ГКУ «Душанбенаклиётхадамотрасон» регулирует деятельность городских перевозок, используя единую диспетчерскую сеть.

В г. Душанбе население ощущает нехватку транспорта, особенно в час пик - обычно 7:00 - 8:00 и 17:00 - 18:00.

Другим важным вопросом является сбор доходов от ГПТ, которые не покрывают расходы автотранспортных предприятий. Это, прежде всего, связано с вопросом о тарифе за проезд на городском общественном транспорте. Наряду с автобусами и троллейбусами перевозки осуществляют частные микроавтобусы. В настоящее время тариф на проезд автобусных -1,20 сомони и микроавтобусных маршрутах 1,6 сомони, троллейбус 1 сомони.

Начиная с 01.04.2018 на общественном транспорте введены ситикарты, которые показали свою актуальность и своевременность. Реализуемая Концепция социально-экономического развития г. Душанбе на период до 2020 года предусматривает развитие ГПТ.

В настоящее время важным считаем разработку государственных программ развития городской пассажирской автотранспортной системы по опыту ведущих стран мира, направленных на решении таких проблем:

- повышение привлекательности ГПАТ за счет увеличения маршрутной сети;
- ограничение доступа автомобильного транспорта в центральной части города;
- повышение степени регулирования пассажиропотоков;
- приобретение беспроводных троллейбусов;
- строительство подземного и подвешного метро, лёгких видов рельсового транспорта;
- строительство системы транспортных эстакад и другие.
- снижение влияния автотранспорта на экологическое состояние города и другие.
- оптимизация организации движения наземного пассажирского транспорта по городским проспектам и улицам.

Важнейшими мероприятиями для повышения привлекательности ГОТ в современных условиях считаются:

- ✓ обеспечение взаимосвязей, между микрорайонами города используя пассажирский автомобильный транспорт;

- ✓ разработка рациональной маршрутной сети и оптимального распределения автобусов в них, а также размещение промежуточных и конечных остановок;

- ✓ создание условий и удобств инвалидам, людей с ограниченными способностями для пользования ПАТ, а также обеспечение преимущества ПАТ за счет светофорного регулирования и выделения отдельных полос движения;

- ✓ разработка и внедрение системы единого автоматизированного управления движением городского пассажирского транспорта и другие.

Для выбора пассажирами ГОТ следует обеспечить удобство перемещения на нем по сравнению с частным транспортом. Это требует совершенствования тарифной политики, разработки и реализации, организационных мер, создания полос движения исключительно для городского пассажирского автомобильного транспорта.

Важным считаем создание системы парковок по городской территории, крупных остановок, введение мер экономического стимулирования совершения передвижения в городской центр, а также учет наполняемости салонов, разработку рационального расписания движения транспортных средств на маршрутах.

В современных условиях основной особенностью рынка услуг городского пассажирского автотранспорта является сложность оценки фактических потребностей в оказываемых видах услугах. Это, прежде всего, связано с тем, что данный рынок находится на стадии становления и в его структуре не наблюдаются требуемые связи между субъектами системы оказания транспортного обслуживания.

В целом, практика показывает, что те пассажирские АТП, которые проводят комплексное стратегическое управление, используя выделенные методы и ЭММ, работают более эффективно и получают прибыль выше по сравнению транспортной отрасли.

Таким образом, можно прийти к выводу о том, что такие ПАТП достаточно аргументировано, разрабатывают свою стратегию развития, достигают важнейших результатов по оказанию услуг на рынке городского пассажирского автомобильного транспорта Республики Таджикистан.

2.3. Экономико-математическое моделирование организации управления услуг городского пассажирского автотранспорта

В условиях городов Республики Таджикистан пассажирские перевозки выполняются по установленным маршрутам, автомобильным транспортом (автобусами, микроавтобусами, легковыми таксомоторами) и троллейбусами. Следует выделить маршрутные пассажирские перевозки, выполняемые транспортными операторами по установленным тарифам и руководствуясь нормативно-правовыми актами Республики Таджикистан относительно предоставления льгот на оплату проезда различными способами.

В условиях городов формируется городской заказ на оказание социальных перевозок. Для этого разрабатывается основная маршрутная сеть - система маршрутов городского пассажирского транспорта. В общей структуре пассажирских перевозок ведущее место отводится г. Душанбе.

Базовая маршрутная сеть г. Душанбе призвана обеспечивать перемещение пассажиров городским наземным пассажирским автомобильным транспортом и троллейбусами к конкретным посещаемым группам объектов г. Душанбе и ее пригородной зоны на основе соблюдения основных параметров регулирующих организацию управления пассажирских перевозок, а также установленных требований к автодорогам и энергетического хозяйства.

Опыт показывает, что объем предоставляемых услуг населению, рассматриваемых в городском заказе формируется по каждому обслуживаемому маршруту, исходя из нормативов затрат на 10 км пробега на основе утвержденного расписания движения транспортных средств на маршруте по рабочим и выходным дням.

В городе Душанбе городской заказ формируется на основе:

- определения потребностей населения в услугах ГПТ (по результатам проведенных обследований пассажиропотоков);
- данных о количестве подвижного состава;
- информации о доходности обслуживаемых маршрутов.

Кроме того, при планировании городского заказа «Управление транспорта, содержание дорог и коммуникации Хукумата г. Душанбе» выделяет социальные маршруты, установленные требованиям к их обслуживанию и размера тарифа, а затем их доводит через государственное коммунальное учреждение (ГКУ) «Душанбенаклиётхадамотрасон» конкретным операторам. На наш взгляд, такая система формирования заказа не отвечает требованиям данного этапа развития экономики, установления экономических показателей, тарифам, нормативам затрат, расчету цен при определении транспортных расходов.

Анализ действующей системы установления городского заказа сталкивается с рядом сложностей:

- «нарушение применения нормативов затрат, при ее формировании (в связи с ограниченными возможностями городского бюджета);
- применение нормативов интегрального типа для расчета затрат;
- отсутствие процедуры введения изменений в нормативах в соответствии с инфляцией (по аналогии с практикой по строительным нормативам)».

Поэтому мы считаем, что разработка рекомендаций по формированию городского заказа, должна быть основана: на расчетах по определению объема услуг городского пассажирского транспорта по нормативным затратам, оценке хозяйственности ПАТП и используемых тарифах, а также на основе применения ЭММ и методов.

Систему оказания услуг городским пассажирским автомобильным транспортом мы рассматриваем как важнейшую составляющую производственной и социальной инфраструктуры города. Поэтому учитывая

этого, выделяем следующую совокупность факторов, определяющих формирование спроса городского населения в услугах ГПТ (рисунок 12).

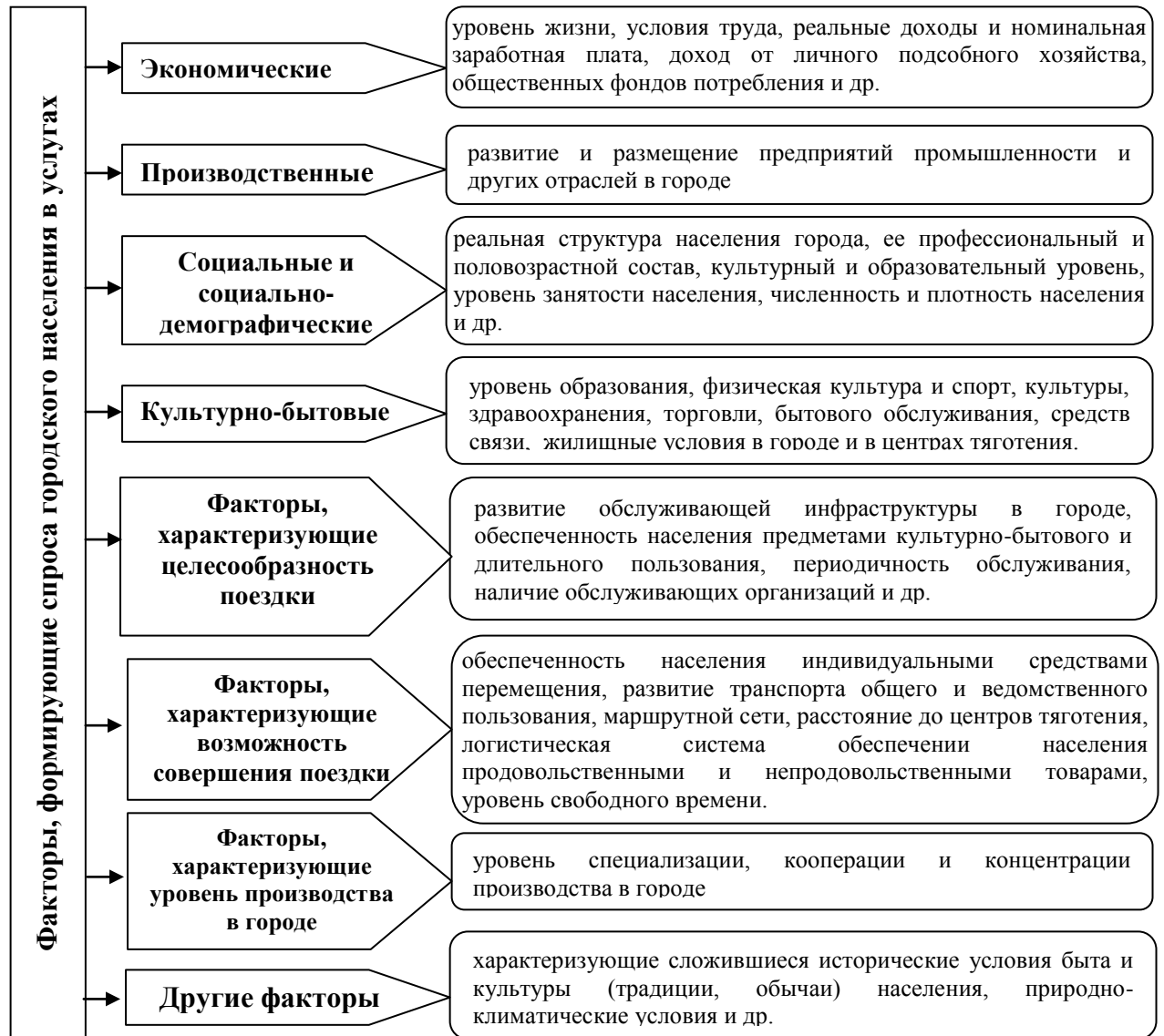


Рисунок 12- Совокупность факторов, формирующих спроса населения в услугах городского пассажирского автомобильного транспорта

Другим этапом при совершенствовании организации управления оказания услуг городского транспорта, является отбор факторов на основе использования различных методов. Используя метод экспертной оценки, автором проведен отбор факторов, формирующих потребность городского жителя в услугах пассажирского автотранспорта.

На основе обработки, нами в условиях города, выявлены важнейшие факторы характеризующие формирование спроса населения в услугах ПАТ в г. Душанбе.

Для характеристики степени согласованности мнений экспертов, нами использован коэффициент конкордации W Кендала, который определяется по формуле:

$$W = S / [1/12 * n^2 * (m^3 - m) - n \sum T], \quad (1)$$

где:

n - число исследуемых важнейших факторов;

m - число экспертов;

T – показатель, связанный с рангами;

S - сумма квадратов разностей рангов (отклонений от среднего).

Оценка статистической значимости W Кендала произведена с помощью χ^2 Пирсона, подчиняющиеся χ^2 - распределению с числом свободы $(m-1)$, которая рекомендуется рассчитать по формуле:

$$\chi^2 = S / [1/12 * n * m(m+1) - 1/n - 1 \sum T], \quad (2)$$

Для оценки значимости W Кендала вычисляемое значение χ^2 должно быть больше табличного, определенного числом степеней свободы ($k = m-1$), и уровнем m - вертикальной вероятности p .

Результаты расчета коэффициента конкордации и проверки его значимости позволили получить такие результаты:

$$\begin{aligned} W &= 0,54; \quad \chi^2_{\text{расч.}} = 169,80; \\ \chi^2_{\text{табл}} (\alpha = 0,07, k = m-1 = 25) &= 33,50; \\ \chi^2_{\text{расч}} = 169,80 &> \chi^2_{\text{табл.}} = 33,50. \end{aligned}$$

Таким образом, следует формулировать вывод о том, что гипотеза о согласованности мнения экспертов, рассчитанная с помощью W Кендала, не отвергается. Результаты показывают, что между привлеченными экспертами существует согласованность о значимости отобранных влияющих факторов.

Поэтому используя полученные результаты, нами осуществлен отбор наиболее значимых факторов:

1. Общее число населения, млн. чел. (X_1);
2. Обеспеченность населения легковыми индивидуальными автомобилями, в расчёте на 1000 человек населения - (X_2);

3. Среднедушевые доходы населения- (X_3);
4. Средний размер семьи, чел. -(X_4);
5. Покупательная способность средней заработной платы, % (X_5);
6. Валовый внутренний продукт на душу населения, сомони -(X_6);
7. Объем розничного товарооборота, млн. сомони -(X_7);
8. Расходы домашних хозяйств на оплату услуг пассажирского транспорта (на 1 члена семьи в месяц), сомони - (X_8);
9. Расходы бюджета на транспорт, млн. сомони -(X_9).

С этим учетом, нами разработана экономико-математическая модель для расчета потребности населения в услугах городского пассажирского автомобильного транспорта (Y).

При этом важным считаем выявление влияния различных факторов на объем услуг городского пассажирского транспорта с помощью многофакторного корреляционно-регрессионного анализа, который позволяет исследовать процессы со сложными разнообразными связями и явлениями. Тогда основной задачей анализа является построение экономико-математической модели, показывающая статистическую зависимость результативного показателя от показателей факторов⁶³ используя данные приведенные в таблице 2.14 и используя данные табл.2.15. Данную задачу решаем на основе использования стандартной программы regree 2.78.

Таблица 2.14

Основные параметры разрабатываемой модели

Обозначение признака	Наименование	Ед. измерения
Y	Общий объем услуг ГПТ	млн. пассажир
X_1	Общее количество населения	млн. человек
X_2	Обеспеченность населения легковыми индивидуальными автомобилями	ед. на 1000 чел.
X_3	Среднедушевые доходы населения	сомони
X_8	Расходы домашних хозяйств на оплату услуг пассажирского городского транспорта	сомони

⁶³ Ходжаев П.Д. Организационно-экономические аспекты функционирования рынка услуг пассажирского автотранспорта в Республике Таджикистан: монография / Под общ. ред. д.э.н., профессора Раджабова Р.К. – Душанбе : Ирфон, 2006. - 184 с.

Динамика значения факторов, влияющие на общий объем услуг городского пассажирского транспорта
за 2008-2017 годы в г. Душанбе

Годы	Общий объем услуг городского пассажирского транспорта, млн. пасс. (Y)	Общее кол-во населения, млн. чел. (X ₁)	Обеспеченность населения легковыми индивидуальными автомобилями, в расчёте на 1000 человек населения (X ₂)	Среднедушевые доходы населения, (X ₃)	Средний размер семьи, чел. (X ₄)	Покупательная способность средней заработной платы, % (X ₅)	ВВП на душу населения, сомони (X ₆)	Объем розничного товарооборота, млн. сомони (X ₇)	Расходы домашних хозяйств на оплату услуг пассажирского транспорта (на 1 члена семьи в месяц), сомони (X ₈)	Фактические расходы бюджета на транспорт, млн. сомони (X ₉)
2008	168,2	0,6794	47	250,5	4,0	8,2	7106,2	872,1	7,57	33,335
2009	170,1	0,6952	51	254,29	4,0	9,4	7106,2	962,3	7,95	15,765
2010	215,5	0,7311	53	255,21	4,9	9,0	7214,5	1004,9	8,34	8,953
2011	216,02	0,748	54	272,03	4,9	11,1	8516,4	1153,6	8,51	11,172
2012	217,8	0,7643	60	278,48	4,9	11,8	9790,6	1589,4	11,6	12,84
2013	216,6	0,7758	60	309,25	4,9	12,1	11451,0	2204,4	11,8	12,04
2014	218,3	0,7886	66	361,75	5,0	12,6	12009,1	2628,3	12,0	11,703
2015	229,2	0,8027	67	372,6	5,0	12,8	13138,7	2950,5	11,52	13,79
2016	232,5	0,8162	73	380,7	5,1	12,9	13166,4	3321,8	13,6	15,137
2017	243,0	0,8314	69	409,14	5,2	13,2	13235,4	3742,2	14,1	21,304

Источник: Статистический ежегодник Республики Таджикистан.-Душанбе: АСПРТ, 2010-2018гг.; статистический ежегодник города Душанбе.-Душанбе: ГУ АСПРТ, 2018.-414с.

Для построения многофакторной регрессионной модели результативного признака общего объема услуг ГПТ, предварительно отбираем факторные признаки в модель и построим матрицу парных коэффициентов корреляции (табл.2.16).

Таблица 2.16

	Y	X ₁	X ₂	X ₃	X ₈
Y	1	0,93722	0,86011	0,76336	0,81078
X ₁	0,93722	1	0,96397	0,92149	0,94128
X ₂	0,86011	0,96397	1	0,91046	0,93053
X ₃	0,76336	0,92149	0,91046	1	0,89851
X ₈	0,81078	0,94128	0,93053	0,89851	1

В первой строке этой матрицы показаны коэффициенты R_{xy} , характеризующие тесноту связи между результативным и с каждым факторными признаками.

Используя полученные результаты, производим их анализ. Сперва производим оценку выборочного множественного коэффициента корреляции $R_B=0,98746$.

Для формирования вывода о тесноте взаимосвязи между результативным показателем и совокупностью факторных признаков, даем оценку значимости выборочного R_B при уровне значимости 0,01 используя такие гипотезы:

$$H_0: R_{ген} = 0, H_1 : R_{ген} \neq 0.$$

$$\text{Находим: } T_{набл} = 13,985.$$

$$t_{крит.дв.}(0,01;5)=4.03.$$

В связи с тем, что $T_{набл} > t_{крит.дв.}(0,01;5)$, нулевую гипотезу отвергаем, справедлива конкурирующая гипотеза $H_1 : R_{ген} \neq 0$.

В целом, $R_B=0,98746$ и связь между результативным и совокупностью факторных признаков, включенных в регрессионную модель, является тесной.

Производим расчет коэффициента детерминации $D=(R_B)^2 \times 100\%=(0,98746)^2 \times 100\%=97,5077\%$, следовательно, вариация

результативного признака Общий объем услуг городского пассажирского транспорта в среднем на 92,814% объясняется за счет вариации факторных признаков, входящих в модель.

Полученный множественной регрессионной модели, имеет следующий вид:

$$Y = -419,6 + 1040 \times X_1 - 0,7957 \times X_2 - 0,216 \times X_3 - 4,285 \times X_8$$

Выдвигаем гипотезы:

H_0 : регрессионная модель незначима ($H_0: A_1 = A_2 = \dots A_p = 0$)

H_1 : регрессионная модель значима (H_1 : хотя бы один $A_i \neq 0$, i изменяется от 1 до p).

Проверяем нулевую гипотезу с помощью случайной величины F , имеющей распределение Фишера-Снедекора.

Находим $F_{\text{набл}} = 48,896$, $F_{\text{крит}}(0,01; 4; 5) = 11,39$.

В связи с тем, что $F_{\text{набл}} > F_{\text{крит}}(0,01; 4; 5)$, нулевую гипотезу отвергаем, справедлива конкурирующая гипотеза, то есть многофакторная регрессионная модель значима.

В таблице 2.17 показано, на сколько процентов изменяется результативный признак при росте соответствующего факторного признака на 1%:

Таблица 2.17

Изменение результирующего признака

Перечень факторов	Изменение результирующего признака
Общее число населения	3,73
Обеспеченность населения легковыми индивидуальными автомобилями	-0,223
Среднедушевые доходы населения	-0,319
Расходы домашних хозяйств на оплату услуг ПГТ	-0,216

Сравнивая коэффициенты эластичности по абсолютной величине, считаем, что результативный признак общего объема услуг ПГТ более всего чувствителен к изменению факторного признака общего числа населения.

На другом этапе составим уравнение регрессии в стандартизованном масштабе и рассчитаем его коэффициенты b_i :

$$Y=102 \times X_1 - 6,15 \times X_2 - 8,87 \times X_3 - 6,03 \times X_8$$

Сравнивая коэффициенты b_i по абсолютной величине, приходим к выводу о том, что наибольшее влияние на результативный признак оказывает фактор общего числа населения города, и ранг влияния приведен в таблице 2.18.

Таблица 2.18

Ранг влияния статистических характеристик входящих в модель

Ранг влияния	Признак
1	Общее число населения
2	Среднедушевые доходы населения
3	Обеспеченность населения легковыми индивидуальными автомобилями
8	Расходы домашних хозяйств на оплату ГПТ

В целом результаты показывают о достоверности и адекватности полученных результатов, и разработанная экономико-математическая модель позволяет рассчитать спрос населения г. Душанбе в услугах городского пассажирского автомобильного транспорта.

Используя результаты экономико-математического моделирования, необходимо провести прогнозирования объема услуг городского пассажирского транспорта в г. Душанбе на период до 2030 года и рассчитать ежегодный темп роста в целом по городскому пассажирскому транспорту и по видам перевозок; автобусным, легковым и троллейбусным. Эти расчеты приведены в параграфе 3.3 настоящей работы.

Теперь переходим к разработке рекомендаций по совершенствованию системы организации управления оказания услуг пассажирским автомобильным транспортом в городе Душанбе.

ГЛАВА 3. СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СИСТЕМЫ ОРГАНИЗАЦИИ УПРАВЛЕНИЯ УСЛУГАМИ ПАССАЖИРСКОГО АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА В ГОРОДЕ ДУШАНБЕ

3.1. Формирование стратегии развития городского пассажирского автомобильного транспорта

В настоящее время пассажирские предприятия, выполняющие городские пассажирские перевозки сталкиваются со многими нерешенными и сложными проблемами. Важно заметить, что существующие проблемы, прежде всего, связаны с уровнем риска, сезонным колебанием спроса на услуги городского транспорта, углублением конкурентных отношений, нехваткой финансовых средств и другие, что усложняет процесс управления предприятиями различных видов собственности в сфере оказания услуг. Для решения этих проблем, мы важным считаем использование принципов стратегического мышления с целью повышения эффективности пассажирского транспорта, особенно автомобильного на основе обоснования и разработки мероприятий, направленных на реализацию поставленных целей и задач наперед, а также формирования приоритетов по развитию пассажирского транспортного комплекса.

Опыт мировых стран показывает, что развитие транспортных предприятий на перспективу в основном зависит от их способности своевременно прогнозировать происходящие изменения на рынке и адаптировать свою структуру заказов на предоставление пассажирских услуг населению⁶⁴. Обычно рекомендуют использовать системный подход в процессе совершенствования работы предприятий на основе учета стратегических направлений. При этом, особое значение уделяется вопросам формирования

⁶⁴ Артур А. Томпсон, Маргарет Питерс, Джон Гэмбл, А.Д. Стрикленд. Стратегический менеджмент. Создание конкурентных преимуществ.-Москва-Вильнюс, 2015.-592с.; Барышева А. Инновационный менеджмент. – М.: Дашков и Ко, 2012. – 384 с.; Бахрамов Ю.М., Глухов В.В. Финансовый менеджмент. – СПб.: Питер, 2011. – 496 с.; Герчикова И.Н. Менеджмент. – М.: Юнити-Дана, 2009. – 412 с.; Любанова Т.П., Мясоедова Л.В., Олейникова Ю.А. Стратегическое планирование на предприятии. - М.: Март, 2005.-245с.; Минцберг Г., Альстрэнд Б., Лэмпел Дж. Школы стратегий. - СПб.: Изд-во «Питер», 2000.-169с.; Никитин, А. Стратегическое управление крупным промышленным предприятием //Проблемы теории и практики управления. – 2003. – №6. – С. 89-94.

путей достижения целей и выбора средств для разработки вариантов принятия управленческих решений в новых условиях хозяйствования.

В своих работах авторы⁶⁵ отмечают, что отсутствует четкое определение относительно понятия стратегии. Поддерживая указанных авторов, мы считаем, что стратегия представляет собой программу действий, выявляющая приоритеты, проблем и необходимые ресурсы для достижения основной цели на основе разработки приоритетных направлений развития предприятия⁶⁶.

В основном, мы считаем, что стратегические решения в условиях централизованного управления были ограничены, вместе с тем они всегда существовали, и необходимость для их рассмотрения, подготовки и принятия решений имело системный характер в условиях конкретных организаций.

С другой стороны для принятия стратегических решений следует учитывать классификацию процессов функционирования АТП на основе выделения технико-экономических, финансовых, социальных и других процессов. Также следует выделить такие процессы:

–направленные на использование существующего потенциала АТП для оказания транспортных услуг населению;

–способствующие формированию и наращиванию экономического потенциала АТП, а также развитию их материально-технической базы в условиях рыночных преобразований.

Используя выделенную классификацию, проводится структурирование предприятий, и принимаются решения на уровне руководства автотранспортных предприятий. Учитывая этого на рисунке 13 нами представлены основные этапы процесса производства и воспроизводства, а также классификация решений по управлению АТП на основе использования их экономического потенциала.

⁶⁵ Барышева А. Инновационный менеджмент. – М.: Дашков и Ко, 2012. – 384 с.; Бахрамов Ю.М., Глухов В.В. Финансовый менеджмент. – СПб.: Питер, 2011. – 496 с.; Герчикова И.Н. Менеджмент. – М.: Юнити-Дана, 2009. – 412 с. ; Любанова Т.П., Мясоедова Л.В., Олейникова Ю.А. Стратегическое планирование на предприятии. - М.: Март, 2005.-245с.; Минцберг Г., Альстрэнд Б., Лэмпел Дж. Школы стратегий. - СПб.: Изд-во «Питер», 2000.-169с.

⁶⁶ Барышева А. Инновационный менеджмент. – М.: Дашков и Ко, 2012. – 384 с.



Рисунок 13 - Основные этапы процесса производства и воспроизводства классификации решения по управлению АТП

В современных условиях важной нерешенной проблемой в городских агломерациях является повышение качества оказываемых услуг пассажирским автомобильным транспортом населению. Данную задачу следует решить на основе формирования стратегии развития городского транспорта. На основе изучения ряда работ,⁶⁷ нами установлено, что существует три подхода к определению стратегии, учитывающие структуризацию сферы деятельности предприятия. При этом в зависимости от специфических особенностей, также

⁶⁷ Артур А. Томпсон, Маргарет Питереф, Джон Гэмбл, А.Д. Стрикленд. Стратегический менеджмент. Создание конкурентных преимуществ.-Москва-Вильнюс,2015.-592с.; Герчикова И.Н. Менеджмент. – М.: Юнити-Дана, 2009. – 412 с.; Любанова Т.П., Мясоедова Л.В., Олейникова Ю.А. Стратегическое планирование на предприятии. - М.: Март, 2005.-245с.; Минцберг Г., Альстрэнд Б., Лэмпел Дж. Школы стратегий. - СПб.: Изд-во «Питер», 2000.-169с.

можно выделить пять уровней описания стратегии развития предприятия, которые представлены в таблице 3.1.

Таблица 3.1

Описание уровней стратегии предприятия в условиях рынка

Описание	Содержание
1. Миссия предприятия	совокупность принципов, определяющих взаимоотношения предприятия с другими субъектами рынка
2. Стратегия миссии	совокупность управленческих решений, характеризующих приоритетные направления ресурсов и потенциал предприятия по реализации этих решений
3. Цели	описание конечных и промежуточных состояний предприятия в ходе реализации стратегии.
4. Задачи	уточнения целей предприятия к различным направлениям его деятельности
5. Действия	мероприятия, с помощью которых выполняются поставленные задачи

Согласно таблицы 3. 1 миссия городских АТП включает в себя ее место в рыночной среде и ее изменение по мере развития. «Вместе с тем, выработка новой миссии предприятия должна проходить при участии и контроле, как высшего руководства, так и представителей всех заинтересованных в ее деятельности лиц с учетом изменения всех остальных элементов целевого пространства в виде иерархической системы»⁶⁸. В этих условиях важным считаем учитывать особенности стратегии развития предприятия на основе:

- 1) уточнения стратегии, способствующих решению поставленных целей;
- 2) оценки уровня выполнения целей;

⁶⁸ Артур А. Томпсон, Маргарет Питерс, Джон Гэмбл, А.Д. Стрикленд. Стратегический менеджмент. Создание конкурентных преимуществ.-Москва-Вильнюс,2015.-592с.; Барышева А. Инновационный менеджмент. – М.: Дашков и Ко, 2012. – 384 с.; Бахрамов Ю.М., Глухов В.В. Финансовый менеджмент. – СПб.: Питер, 2011. – 496 с.; Любанова Т.П., Мясоедова Л.В., Олейникова Ю.А. Стратегическое планирование на предприятии. - М.: Март, 2005.-245с.; Минцберг Г., Альстрэнд Б., Лэмпел Дж. Школы стратегий. - СПб.: Изд-во «Питер», 2000.-169с.; Никитин, А. Стратегическое управление крупным промышленным предприятием //Проблемы теории и практики управления. – 2003. – №6. – С. 89-94; Раджабов Р.К., Ашуров К.Р., Ниёзов З.С. Повышение эффективности устойчивого развития транспортных предприятий в регионе// Вестник ТГУК.№4-2013.-Душанбе: «Сумани Кудрат», 2013.-С.86-97

3) выбора стратегии, способствующей с наименьшим риском достичь поставленных целей.

При этом при выборе стратегии также учитываются определенные условия, которые и зависят от использования материальных, трудовых, финансовых и информационных ресурсов с учетом различных видов риска предприятиями.

На основе принятия обоснованного решения относительно стратегии перед предприятиями ставится задача ее реализации. В целом, организация реализации стратегии включает систему экономических инструментов по внедрению планов действий на перспективу.

На наш взгляд, стратегический план развития ГПТ в основном направлен предприятиями на достижение целей при рациональном использовании ресурсов и обеспечение высокого качества оказания пассажирских транспортных услуг.

Анализ показывает, что устойчивый городской автотранспорт – это система, обеспечивающая постоянную высококачественную мобильность и удобство ее пользования для всего населения в перспективе, одновременно оказывающая положительное воздействие на окружающую среду, а также социальную и экономическую устойчивость развития города в целом.

На основе анализа нами выявлены общепринятые подходы к поддержке устойчивых видов транспорта:

1. Избежание моторизированных передвижений. При этом рассматриваем следующие компоненты:

а) налоги на топливо и автомобили; сборы за использование дорогами «Плата за пробки»/за въезд в город; программы по совместному использованию автомобилей; транзитно-ориентированное развитие; зоны, свободные от автомобилей; политика по сокращению поездок на работу на личном транспорте.

2. Переход к более эффективным видам транспорта. Здесь следует выделить:

б) улучшение общественного транспорта; управление парковками; транзитно-ориентированное развитие; улучшение не моторизированных видов транспорта.

3. Улучшение эффективности необходимых поездок. Важно предусмотреть: в) активное управление трафиком; эко-вождение; схемы обслуживания парка автомобилей; интеллектуальные транспортные системы; синхронизация сигналов регулирования дорожного движения; энергоэффективные транспортные средства; использование более низкоуглеродного топлива.

Кроме того, прогнозируется колоссальный рост объемов выбросов других загрязняющих веществ в городе Душанбе вдвое.

Опыт показывает, что текущая транспортная стратегия отдает приоритет пользователям автомобилей. Поэтому особое влияние уделяют:

- активному строительству дорог;
- на сегодняшний день менее 30% всех поездок в городе Душанбе осуществляются с помощью общественного транспорта;
- отсутствию интеграции разных видов общественного транспорта;
- бесплатной и неконтролируемой парковке в центре города/отсутствию поступлений в бюджет города;
- отсутствию приоритета для общественного транспорта на дорогах и на светофорах;
- неразвитой инфраструктуре для велосипедистов.

С учетом вышеуказанного считаем, что транспортная стратегия в основном направлена на перевозку населения устойчивыми видами транспорта и это связано с:

- пропорциональным развитием ГПТ/предоставлением преимуществ;
- развитием коридоров массовых общественных перевозок;
- наличием хорошо спланированной сети маршрутов, пассажир вместимости и системы информирования;

- дорожным строительством ориентированного на развитие общественных коридоров, безопасность, а не на предоставление пространства автомобилям;
- регулируемым паркингом;
- реинвестицией прибыли за парковку на устойчивые транспортные проекты;
- содействием езде на велосипеде и ходьбе/инфраструктуре/пешеходным зонам.

Для того, чтобы разработать стратегию следует выделить следующие этапы:

1. Сбор данных (транспортные исследования: трафик, пассажиропоток, паркинг, транспортные предпочтения горожан, восприимчивость к политикам).
2. Построение транспортной модели
3. Оценка модели на основе трех сценариев, выработка критериев
4. Открытый процесс подготовки и обсуждения

Стратегия устойчивого развития транспорта направлена на перемещение людей, которая предусматривает новые ключевые направления деятельности, определяет планы для города.

К 2030 году, население города Душанбе будет располагать транспортной системой, предоставляющей высококачественное, интегрированное, безопасное и устойчивое обслуживание всем категориям населения. Реализуемая система внесет свой вклад в экономическое развитие города и страны в целом, а также значительно снизит негативное воздействие на окружающую среду, а также поспособствует улучшению качества жизни в городе, привлекательном для жизни и работы.

Можно выделить цели транспортной стратегии сконцентрированной на мобильности всего населения включая малообеспеченных людей с ограниченными возможностями, детей и престарелых, которые направлены на поддержку экономического роста; сокращение экологического воздействия, а также обеспечение безопасности городских перевозок.

Предлагаемая стратегия развития устойчивого городского транспорта основана на следующих ключевых принципах развития:

1. Повышение уровня качества оказываемых услуг городским транспортом.
2. Популяризация велосипедного и пешеходного движения
3. Управление парковками
4. Управление транспортными потоками
5. Интеграция транспортного планирования и градостроительства
6. Модернизация дорог для предоставления преимуществ общественному транспорту
7. Интеграция работы пригородного и городского транспорта
8. Популяризация автомобилей и ввод зон с низким уровнем выбросов.

В таблице 3.2 нами приведены рекомендуемые индикаторы стратегии развития устойчивого транспорта.

Таблица 3.2

Индикаторы стратегии развития устойчивого транспорта

Индикатор	Статус на 2020 г.	Цель 2030 годы
Процент устойчивых видов транспорта (общественный транспорт, ходьба и велосипеды)	42%	55%
Процент коридором массовых скоростных перевозок	1%	20%
Количество коридоров массовых скоростных перевозок	1	10
Количество жителей, проживающих в радиусе 500 метров от станции СОР	12%	60%
Процент транспорта на автомагистралях	10%	25%
Смена вида транспорта с автомобиля на общественный транспорт	-	+20%
Снижение выбросов ПГ	Точка отсчета	- 31%
Снижение общего количества гибелей в автомобильных авариях	141	92
Снижение количества гибелей среди пешеходов (в год)	85	40

Источник: расчеты автора

Кроме того, в предлагаемой стратегии в городе поставлены четыре дополнительные качественные цели:

1) недорогая и доступная сеть общественного транспорта для всех групп населения, особенно пожилых людей, молодежи и людей с ограниченными возможностями;

2) все решения в отношении инвестиций в транспортную инфраструктуру должны основываться на анализе затрат и выгоды, причем выгоды извлекаются благодаря актуальной модели транспортного спроса.

3) оценка каждого нового крупного плана землепользования с помощью оценки воздействия транспорта. Политика развития с ориентацией на проезд по городу должна быть принята для всех будущих решений, касающихся землепользования.

4) организация регулируемой и автоматизированной системы парковки-работа и внедрение парковок будет основываться на имеющихся технологических решениях, которые позволят более эффективно управлять парковками. Время парковки будет ограничено, а количество парковок в городе будет увеличиваться.

С другой стороны важным мы считаем анализ и оценку различных сценариев развития городского транспорта в Душанбе (табл. 3.3)

Таблица 3.3

Результаты оценки на основе анализа сценариев развития городского транспорта в г. Душанбе

Параметры	2020г.	2030 г.	
		инерционный	устойчивый транспорт
1.Средняя скорость движения автомобилей (км/ч), (утром-пик)	19,00	15,00	18,00
2.Средняя скорость движения общественного автотранспорта (км/ч), (утром -пик)	15,50	11,70	19,20
3.Общее время, потраченное на дорогу, ежедневно (автомобилистами и пассажирами), час	300,0	700,0	4000,0
4.Доля населения, живущего в 500 метрах от остановках массовых скоростных видов транспорта, %	8,0	18,0	49,0
5.Доля населения передвигающихся на велосипедах от общего количества совершенных поездок, %	Менее 0,5	1,5	6,0

6. Доля поездок устойчивыми способами передвижения (пешком, на велосипеде, общественным транспортом)	38,0	32,0	52,0
7. Количество передвижений, % на автомобилях и общая протяженность таких поездок (ежедневно)	1,13 М поездок/1 0,34 МКМ	1,85 М поездок/20,04 МКМ	1,37 М поездок/14,10 МКМ

Важным направлением считаем развитие массовых коридоров общественного транспорта в виде интегрированной сети (табл.3.4).

Таблица 3.4

Развитие массовых коридоров общественного транспорта в виде интегрированной сети

Параметры	Легкий рельсовый транспорт (ЛРТ)	Скоростной автобусный транспорт (БРТ)
Поверхность	На земле	На земле
Приоритет	Максимально возможный	Частичный
Скорость	25-30 км/час	20-25 км/час
Вместимость	250 пассажиров	120-140
Расстояние	400-600 метров	300-500 метров
Источник питания	Электрический	Различный (электрический, сжатый природный газ, дизельное топливо)
Количество транспортных линий	2 - 4	4 - 6

Источник: предложено автором

С другой стороны, приоритетным в условиях города Душанбе, мы считаем развитие массовых коридоров общественного транспорта, предусматривающий:

- разработку рациональной системы управления общественного транспорта, основанную на использовании потенциала транспортных коридоров;
- создание каркаса системы массовых общественных перевозок;
- реорганизацию транспортной сети;
- ввод в эксплуатацию общественного транспорта лучшего качества;
- решение вопроса кадрового дефицита;
- введение школьных автобусов.

В рассматриваемой стратегии следует выделить:

1. Развитие дорожной сети и градостроительная политика. Данное направление предусматривает:

- интеграцию между транспортным планированием и градостроительным проектированием/застройкой вдоль транзитных коридоров;
- проведение предварительной транспортной оценки всех новых проектов/проверка на транспортной модели;
- 10-летняя программа модернизации дорог.

2. Устойчивый транспорт – это перевозка людей. Данное направление предусматривает:

- информационное обеспечение (расписание, карты, схемы, вебсайт);
- инфраструктуру для пассажиров и водителей (остановки/ конечные пункты);
- интегрированную систему электронного билетирования как основы для прозрачной системы распределения средств между перевозчиками;
- единый билет – интегрированный тариф.

3. Регулируемый уличный паркинг – является важной системой регулирования трафика.

Парковочная стратегия направлена на:

- обеспечение, по возможности, достаточного количества парковочных мест для местных жителей вблизи их домов;
- обеспечение достаточного количества парковочных мест для посетителей, приезжающих в центр с разными целями (для разовых посещений объектов культуры, социальных учреждений или торговых центров и т.д.)
- использование свободных парковок более эффективно;
- создание среды, позволяющей привлекать инвестиции в новые и альтернативные направления услуг парковок.

Рекомендуется сохранить управление паркованием за Хукуматом, при условии, что Хукумат сможет профессионально развивать организацию, привлекая персонал на конкурсной основе.

Модель расходов/доходов показывает возможность получения Хукуматом чистого дохода в бюджет города более 2 млн. долларов в год.

5. Использование не моторизированного транспорта (от менее 1% до 5%).

Данное направление предусматривает, что:

- международный опыт показывает, что без инвестиций в инфраструктуру роста не будет, благоприятная инфраструктура в виде велодорожек, парковок, системы обменных велосипедов;
- интеграция велосипедного движения общественного транспорта;
- безопасная и надежная инфраструктура, особенно для тех жителей, которые в настоящее время подвержены высокому риску травматизма со стороны автомобилей (например, пешеходы и велосипедисты);
- разработка стандартов по безопасной велоинфраструктуры;
- обустройство зебр, островков безопасности, специальных знаков.

Важным направлением считается развитие системы управления транспортными потоками:

- развитие потоков на автомагистралях;
- одностороннее движение;
- приоритет общественного транспорта на перекрестках;
- решение для левых поворотов;
- интеллектуальное светофорное регулирование, внедрение системы управления транспортными потоками
- управление грузопотоками;
- популяризация программ совместного использования автомобилей.

Кроме того, важное место отводится популяризации автомобилей и зонам с низкими выбросами:

- создание зон с низкими выбросами в городском центре;
- использование более экологически чистого топлива;
- рекомендации по ликвидации из эксплуатации старых автомобилей;
- популяризация электромобилей.

Предлагаем следующие механизмы реализации:

1. Нарращивание потенциала «транспортного холдинга» для управления общественным транспортом;
2. Усиление группы транспортного планирования;
3. Учреждение Департамента по управлению транспортными потоками;
4. Учреждение Департамента по парковкам;
5. Формирование Коллегии/Совета по популяризации велосипедного движения;
6. Внедрение контрактов на предоставление услуг общественного транспорта;
7. Непрерывное обучение и привлечение международного опыта;
8. Анализ эффективности инвестиций;
9. Привлечение частного сектора к участию в финансировании проектов;
10. Изменения в системе нормативно-правового регулирования для реализации проектов строительство-эксплуатация-передача;
11. Прозрачные процессы планирования и инвестирования, а также участие общественности в принятии решений.

Для реализации Стратегии необходимо предпринять следующие шаги.

1. Институциональные вопросы.

- создание транспортного Холдинга – новая структура, направленная на оперативное управление транспортом города;
- поддержка транспортной модели/Институциональное усиление группы по транспортному планированию;
- утверждение стратегии / детализация плана и механизма координации внутри Хукумата;
- интеграция Стратегии с новым генеральным планом города;
- электронное билетирование и улучшение сервиса в общественном транспорте;
- законодательные поправки позволяют создать базу для нововведений / поправки в законодательство в области регулирования платных парковок, стандарты по перевозкам, автовокзалам, такси.

2. Инфраструктура

- разработка ТЭО по новым автовокзалам с перехватывающими парковками для пригородного транспорта;
- инвентаризация и составление плана реконструкции остановочных комплектов;
- пилотные зоны в центре города с платным паркингом;
- улучшение переходных переходов на магистральных улицах в центре города;
- улучшение системы информирования/взаимодействия с пассажирами (на остановках и через мобильные приложения Интернет);
- улучшение инфраструктуры для велосипедистов (велопарковки, концепция развития сети велодорожек).

3. Общественные перевозки

- новые автобусы на КПП;
- усиление перевозчиков;
- новые троллейбусы;
- новые автопарки-реконструкция и создание новых;
- политическое решение по схеме развития БРТ-разработок пред-ТЭО.

4. Разработка ЛРТ

- разработка концессионного предложения/переговоры с правительством банков;
- разработка нового ТЭО к концу 2020 года;
- поиск инвестора;
- строительство и запуск к концу 2030 года.
- в целом реализация стратегии устойчивого транспорта способствует город Душанбе превратить в:
 - 1) город с развитым общественным транспортом;
 - 2) доступный «привлекательный для жизни»
 - 3) город пешеходного движения
 - 4) «зеленый город»

5) город велосипедного движения.

Мы считаем, что достижение стратегических целей пассажирских автотранспортных предприятий в г. Душанбе будет обеспечиваться на основе:

- ✓ создания рациональных предпринимательских автотранспортных структур, обеспечивающие решение поставленных перед ними задач по транспортному обслуживанию населения;

- ✓ реализации маркетинговой стратегии с целью оказания конкурентоспособных транспортных услуг, а также развитию взаимовыгодного сотрудничества с основными партнерами;

- ✓ рационального использования материальных, трудовых и финансовых ресурсов при организации управления оказания транспортных услуг, ТО и Р подвижного состава и обновление основных фондов в АТП;

- ✓ обеспечение роста дохода и достижение требуемых финансовых показателей в городских АТП;

- ✓ улучшение инвестиционной деятельности с целью повышения эффективности и качества оказываемых услуг;

- ✓ повышение эффективности работы основных служб в процессе оказания транспортных услуг на основе использования стимулирующих механизмов;

- ✓ развитие партнерства местными органами государственной власти и других субъектов.

В целом достижение указанных целей сочетается с базовыми ценностями функционирования городских пассажирских предприятий.

Таким образом, учет существующих ценностей при реализации предложенной стратегии развития позволяет значительно повысить эффективность и качество оказания услуг городского пассажирского автомобильного транспорта населению, создавать условия для обеспечения экономического роста, а также способствовать повышению уровня жизни населения в городе Душанбе сейчас и на перспективу.

3.2. Оценка качества услуг городского пассажирского автомобильного транспорта и корпоративных перевозок

В современных условиях важным вопросом является повышение производимой продукции и качества оказываемых услуг. Существующие методы управления качеством оказываемых услуг и производимой продукции изменяются, и требуют совершенствования и адаптации к требованиям рыночной системы⁶⁹. При этом управление качеством перевозок, особенно корпоративных городских пассажирских автомобильных перевозок, считается важнейшей функцией формирующего рынка, способствующим инструментом обеспечения конкурентоспособности пассажирских городских автотранспортных предприятий (ПГАТП). Это требует исследования различных форм развития форм и методов организации деятельности в сфере обеспечения качества автомобильных перевозок в городе, с целью совершенствования организационно-технического уровня развития предприятий на основе поэтапного упорядочения транспортного процесса по менеджменту качества предоставляемых услуг городским жителям, в том числе организации управления и развитием корпоративных перевозок.

В современных условиях корпоративным мероприятиям уделяется должное внимание, они считаются важными и необходимыми атрибутами в условиях предприятий, организации и компании. Поэтому в корпоративных пассажирских перевозках высокого качества заинтересовано изрядное количество клиентов. Их потребность в комфортабельных пассажирских перевозках выполняют пассажирские городские АТП, а также и частные операторы. Сейчас важными считаются такие виды корпоративных пассажирских перевозок: деловая корпоративная поездка; перемещение сотрудников на праздничные мероприятия; развоз работников; трансфер важных гостей, партнеров и т.д.

⁶⁹ Гличев А.В. Основы управления качеством продукции/А.В.Гличев. -М.: РИА «Стандарты и качество», 2001. -424 с.

Анализ экономической литературы и опыт работы предприятий городского пассажирского автомобильного транспорта показывает, что требования к системе менеджмента качества оказываемых городских пассажирских перевозок постоянно возрастают и это имеет тесную связь с корпоративным управлением, управлением проектами, персоналом и др.

В целом, под качеством следует понимать систему характеристики объекта, которая удовлетворяет необходимые потребности потребителей и под ее управлением понимается общая функция организационных систем, обеспечивающая поддержание режима деятельности, реализацию ее программы, целей, задач в реальных условиях транспортного производства и оказание услуг городских пассажирских автомобильных перевозок⁷⁰.

Существуют различные определения качества и ее управление. В таблице 3.5 приведены основные определения относительно качества пассажирских автомобильных пассажирских перевозок.

Таблица 3.5

Определение понятия качества пассажирских автомобильных перевозок

№	Источники	Содержание понятие
1.	Расположение Министра Россия от 31.01.2017 №НА-19-р «Об утверждении социального стандарта транспортного обслуживания населения при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом»// Транспорт России -№11, 13.- 19.03.2017	<p>Качество перевозок предусматривает:</p> <ul style="list-style-type: none"> -доступность (территориальная доступность остановочных пунктов; доступность остановочных пунктов, автовокзалов и автостанций для мало мобильных групп населения; доступность транспортных средств для мало мобильных групп населения; ценовая доступность поездок по маршрутам регулярных перевозок; оснащенность автовокзалов, автостанций и остановочных пунктов; частота обслуживания остановочных пунктов); -надёжность (соблюдение расширение маршрутов регулярных перевозок); -комфортность (оснащенность транспортных средств средствами информирования пассажиров); -уровень шума в салоне транспортных средств; -температура в салоне транспортных средств; -соблюдение норм вместимости; -количество пересадок; -экологичность.
2.	Комарова И.А. Экономические методы управление качеством пассажирских автомобильных перевозок: Автореферат дисс...	Социо-эколо-экономическое качество пассажирских перевозок представляет собой результат взаимодействия различных элементов системы перевозок: конструктивных особенностей эксплуатируемого подвижного состава,

⁷⁰Окрепилов В.В. Управление качеством:2-е изд., доп. и перераб./В.В.Окрепилов. -М.: ОАО «Изд-во «Экономика», 1998. 639 с.

	канн.экон. наук 08.00.05//Ирина Александрова Камарова.-М., 2007.-25с.	состояния дорожной и развития маршрутной сети, градостроительного и планировочного решений, социально-профессиональных способностей работников, технико-экономических ресурсов АТП. Оценка качества транспортной услуги осуществляется как по отдельным свойствам, их группам, так по качеству перевозочного процесса в целом.
3.	Хизриев З.А. Управления повышением эффективности и качества услуг пассажирского автотранспорта в муниципальном хозяйстве. Автореф. дисс.канд.экон.наук.-Махачкала, 2009.-24с.;	Важными составляющими качества автотранспортной услуги является: 1. качество объекта получения автотранспортной услуги; 2. качество субъекта оказания автотранспортной услуги включает качество: кадрового потенциала ПГАТП; ресурсного обеспечения процесса оказания автотранспортных услуг; материально-технического, информационного, и т.п.; 3. качество процесса оказания автотранспортных услуг включает качество: организации предоставления автотранспортных услуг; надзора над процессом оказания автотранспортных услуг; результата оказания автотранспортных услуг. 4. Уровень удовлетворенность пассажиров и работников ПГАТП. 5. Высокая удовлетворенность пассажиров и кадрового состава ПГАТП.
4.	Ходжаев П.Д. Организационно-экономические аспекты функционирования рынка услуг пассажирского автотранспорта в Республики Таджикистан: монография: под. общ. ред. д.э.н., профессора Раджабова Р.К.-Душанбе:Ирфон,2006.-184с. Бегмуродов С. Организационно-экономические основы развития рынка пассажирских автотранспортных услуг (на материалах города Душанбе Республики Таджикистан). Дисс. кан.экон.наук:08.00.05/ Сангмурод Шамсиддинович Бегмуродов.-Душанбе,2016.-160с.	Качество транспортного производства может быть измерено тремя группами показателей, характеризующими: качество транспортного обслуживания (обеспечения народного хозяйства и населения страны, качество перевозок (продукции) и качество работы транспорта, его служб и подразделений. К показатели качества транспортного обслуживания необходимо относить: степень насыщенности страны транспортной сетью (способность) сети в сопоставление с территорией страны, численностью населения и объемом производимой продукции; бесперебойность (регулярность) и надежность транспортного обслуживания; уровень (степень) удовлетворения потребности страны в перевозках по их видам, по объему перевозках пассажиров; объем перевозочной работы и сумму транспортных затрат по отношению к объему производства продукции в стране и численности ее населения; культуру обслуживания пассажиров. К группе показателей, характеризующих качество перевозок, относят: безопасность движения пассажирского автотранспорта; равномерность и ритмичность перевозок; время посадки и высадки пассажиров; время продвижения пассажиров и комфортабельность перевозки; производительность труда (выработки) или трудоемкость при перевозке; фондоотдача или фондоемкость перевозок; себестоимость перевозок; энергоемкость и др.
5.	http://studopedia.ru_90246_normativi-pokazateley-kachestva-perevozok-passazhirov-avtobusami.html (Дата обращения 12.11.2018г.)	Качество пассажирских автобусных перевозок определяется совокупностью показателей, характеризующих уровень удовлетворения потребностей пассажиров в транспортном обслуживании. К основным показателям качества перевозок пассажиров относятся: ➤ Комфортность поездки (направления автобуса и

		<p>регулярность движения их на маршрутах)</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Время, затрачиваемое пассажирами на передвижение (плотность транспортной сети, скорость сообщения, потребное число автобусов на маршруте, пересадочность и т.д.) ➤ Безопасность перевозки ➤ Вежливость со стороны персонала ➤ Тяжесть дорожно-транспортных происшествий. <p>Условиями, определяющими эти показатели, являются:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Плотность автобусной сети ➤ Частота и интервал движение автобусов ➤ Регулярность движения автобусов на маршрутах ➤ Состояние информации и реклама о работе пассажирского транспорта.
6.	<p>https://studfiles.net/preview/2988380/page:17/ (Дата обращения 12.11.2018г.)</p>	<p>Качества учитывает конструктивные особенности и технического состояния используемого подвижного состава и пути, развития маршрутной сети и других факторов.</p> <p>К пассажирским перевозкам применимы понятия простого, сложного и интегрального качества.</p> <p>Простое качество пассажирских перевозок характеризуется каким-то одним существенным натуральным показателем, например скоростью перевозки.</p> <p>Сложное качество характеризуется всеми натуральными показателями перевозок: безопасностью, скоростью, уровнем сервиса, стоимостью и др.</p> <p>Интегральное качество характеризуется не только натуральными показателями, но и показателями затрат на их осуществление.</p> <p>Для количественной оценки качества перевозок пассажиров совокупность его характеристик разбивается на такие категории: безопасность перевозок; уровень организация движения транспортных средств во времени(частота, ритмичность, регулярность, точность движения, зависимость от внешних условий); затраты времени на поездку, с учетом ожидания; удобство пользования транспортом, т.е. комфортабельность.</p>
7.	<p>Разработка системы оценки качества услуг городского пассажирского транспорта http://refdb.ru/look/3235478-p10.html</p>	<p>Составными элементами качества по данному стандарту являются: доступность, досягаемость, система, время, забота о клиенте, комфорт, охрана, среда.</p> <p>Для услуг, предоставляемых компанией-перевозчиком, критерии качества являются:</p> <p>1. Надежность. 2. Безопасность. 3. Удобство. 4. Чистота и комфорт. 5. Ясность. 6. Доступность. 7. Понятливость а внимательность персонала, для которого самым важным должны быть требования пассажиров.</p> <p>Субъектом оценки качества перевозок в системе городского пассажирского транспорта являются пассажиры. Поэтому одной и задач является необходимость разработки метода определения уровня качества перевозки, оценивающего эффект качественных изменений в системе городского пассажирского транспорта с точки зрения пассажиров.</p> <p>Для определения комплексного, интегрированного показателя уровня качества использует метод, который включает такие показатели: -надежность услуг городского пассажирского транспорта – пассажир должен быть уверен,</p>

		<p>что время ожидания услуги будет находиться в определенных пределах, гарантированных расписанием движения на маршрутах в различные периоды времени;</p> <ul style="list-style-type: none"> -регулярность – пассажир должен быть уверен, что транспортное средство придет вовремя; - безопасность – пассажиры должны себя чувствовать в безопасности; - комфортность – средства передвижения и другие услуги при поездке и ожидании должны быть удобными; - информативность – пассажиры должны легко понимать, как пользоваться услугами, используя информацию; - доступность – система перевозок на общественном транспорте должна быть доступна для потребителей; - стоимость оценки – показателя характеризующего величину транспортного тарифа. <p>Оценка качества перевозок ГПТ проводится на таких уровнях:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Оценка качества услуг по перевозке пассажиров на отдельных городских маршрутах; 2. Оценка качества услуг по перевозке пассажиров отдельным транспортным предприятием, выполняющим городские пассажирские перевозки; 3. Оценка качества услуг по перевозке пассажиров в ГПТС в целом.
--	--	--

Источник: составлено автором

Из таблицы 3.5 видно, что предложенные определения качества относятся к процессам транспортного процесса и основу качества составляет критерия надежности, и качество оценивается только потребителем. В связи с этим, основной задачей менеджмента является реализация системы менеджмента качества, позволяющая своевременный, стабильный, устойчивый уровень качества предоставления транспортной услуги в определенный период времени, отвечающим требованиям международных стандартов⁷¹. При этом структура управления качеством включает этапы: планирование, обеспечение и контроль качества.

На основе изучения основных параметров, характеризующих качество городских пассажирских перевозок, в том числе корпоративных, нами выявлена структура показателей качества обслуживания пассажиров на автобусных и микро автобусных маршрутах (рис.14).

⁷¹ Мазур И.И., Шапиро В.Д. Управление качеством. -М.: Высшая школа, 2003. -334с.

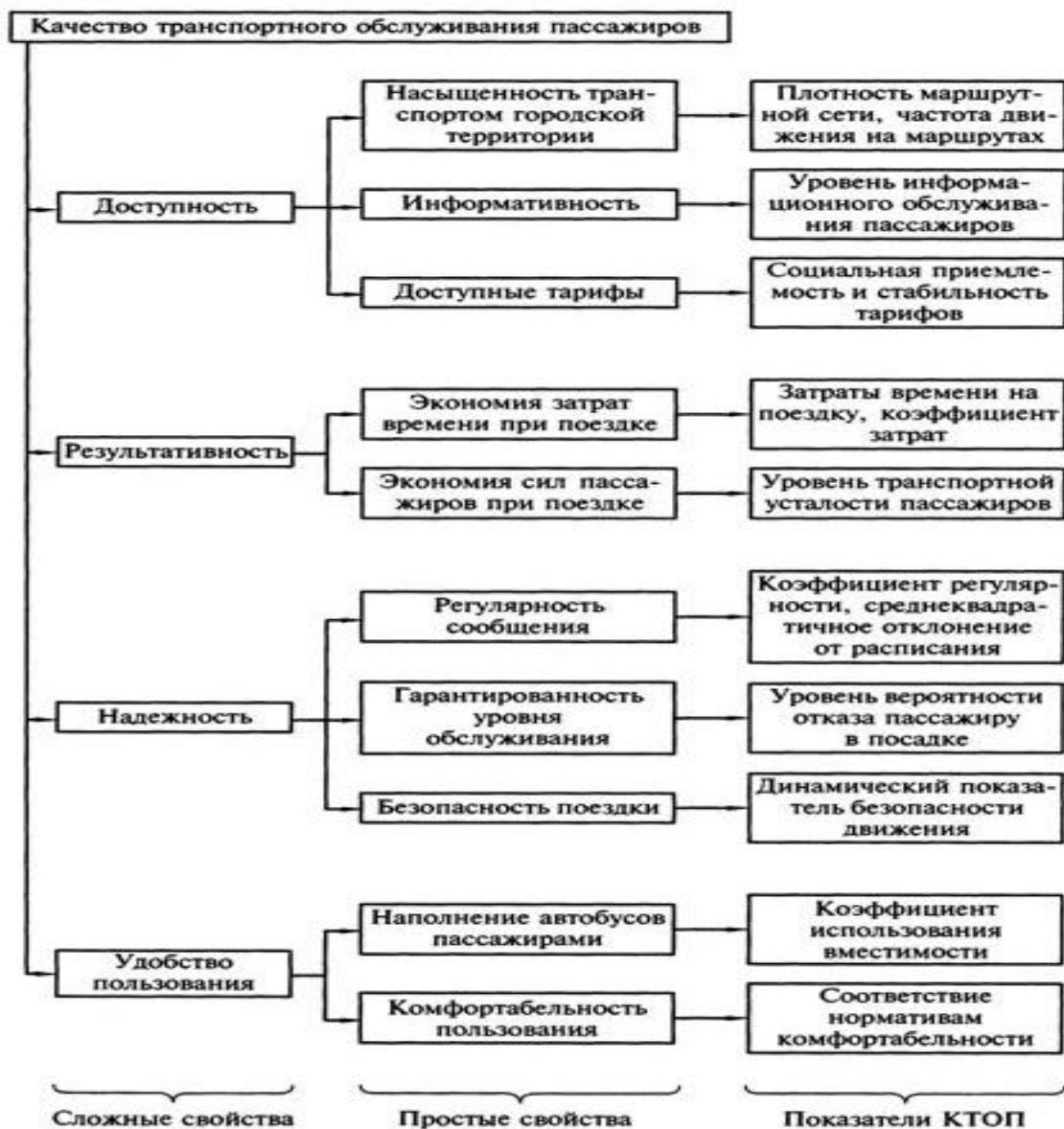


Рисунок 14 - Предлагаемая структура показателей, характеризующие качество обслуживания пассажиров на автобусных и микро автобусных маршрутах

Важно заметить, что основной задачей организации управления городских автомобильных пассажирских перевозок является обеспечение высокого качества обслуживания населения на основе обеспечения привлекательности автобусных и корпоративных перевозок. В целом мы рекомендуем использовать такие показатели качества, способствующие удовлетворению таких требований по обеспечению:

- ✓ регулярность движения микроавтобусов и автобусов на городских маршрутах;

✓ уменьшение затрат времени пассажиров на передвижение (времени на пешеходный подход к ближайшей остановке и от пункта выхода из автобуса/микроавтобуса к пункту назначения, времени на поездку в автобусе/микроавтобусе, времени на пересадки);

✓ организация беспересадочной и безопасной поездки по городской территории;

✓ условия, обеспечивающие комфортность поездки (умеренное, в пределах номинальной вместимости автобуса/микроавтобуса, заполнение салона автобуса/микроавтобуса, высокая обзорность и другие);

✓ обеспечение пассажира информацией (объявлением остановочных пунктов, вывешиванием схемы автобусного/микроавтобусного маршрута);

✓ организация экспрессных, полужэкспрессных и укороченных автобусных маршрутов;

✓ создание удобства для посадки и высадки пассажиров автобуса (широкие двери, низко расположенная подножка, накопительные площадки в салоне автобуса), а также микроавтобуса и др.

Важным при организации и управлении в обеспечении высокого качества перевозок в городе считается резервирование автобусов и их использование при осуществлении пассажирских перевозок.

Другим приоритетным направлением считается реализация мероприятий по увеличению эксплуатационных скоростей на основе:

- повышения динамических свойств транспортных средств, совершенствования автодорожного строительства и содержания автодорожной одежды;

- внедрения АСУ движением в городе;

- обеспечения регулярности движения автобусов/микроавтобусов на маршрутах;

- реализации градостроительных мероприятий;

- выделения специальных полос движения для ГПТ;

- развития системы диспетчерского управления эксплуатацией автобусного парка в сочетании с другими видами транспорта.

В условиях города с целью повышения качества обслуживания жителей, организация городских пассажирских перевозок осуществляется закреплением подвижного состава за клиентами, особенно корпоративных клиентов⁷².

Организуя полусменную работу на предприятии, один водитель обслуживает двух закрепленных за ним клиентов, а также для обеспечения бесперебойного обслуживания формируется резерв автобусов и микроавтобусов.

В этих условиях возникает ряд условий, которые влияют на конкурентоспособность осуществления городских пассажирских перевозок, оказываемых городские унитарные ПАТП:

1. Государственные унитарные ПАТП не могут своевременно реагировать на происходящие изменения, на рынке услуг городского пассажирского автомобильного транспорта, так как происходят значительные изменения в спросе жителей города.

2. На рынке услуг городского пассажирского автомобильного транспорта г. Душанбе наблюдается усиление роли конкурентных отношений из-за вхождения в данный рынок частных транспортных автопредприятий;

3. Достигнутый уровень развития инфраструктуры в Душанбе, отстает от темпов автомобилизации и не отвечает условиям развития автобусного транспорта.

4. Используемые основные государственные рычаги регулирования, как лицензирование и сертификация оказываемых транспортных услуг, не отвечают установленным требованиям.

5. Функционирование «теневиков» на рынке услуг ГПТ, бюджет города недополучает налоговые поступления, а госпредприятия теряют своих клиентов.

⁷² Воронин Г.П. Решение проблемы качества в России - дело всех, дело каждого /Г.П.Воронин// Стандарты и качество, 1998, № 10.-С.37-43; Гличев А.В. Основы управления качеством продукции/А.В.Гличев. -М.: РИА «Стандарты и качество», 2001. -424 с.

6. Наблюдается отрицательное влияние городского автобусного транспорта на экологическую обстановку из-за старения транспортного парка и др.

Указанные выделенные условия считаем целесообразным формированию системы управления качеством оказываемых услуг городским автобусным транспортом населению, а также корпоративных потребителей с учетом удовлетворения их предпочтений.

Важным этапом для оценки качества транспортного обслуживания осуществлять для отдельных групп, используя существующие экономико-математические модели. Следует заметить, что на дифференцированном уровне (D_i) и на интегральном уровне (E) рекомендуют использовать предложенную ЭММ Комаровой И. А.⁷³ и использованную Бегмуродовым С.Ш.⁷⁴ и Ходжаевым П.Д.,⁷⁵ Хизириевой З.А.⁷⁶

При этом использование нормированных значений показателей качества q_1^H, \dots, q_m^H с учетом их значимости w_1, \dots, w_m позволяет провести расчеты в конкретных условиях предоставления транспортных услуг. Тогда используют следующие формулы:

$$D_i = \sum_{i=1}^m q_i^H \cdot w_i \quad (3)$$

$$E = \sqrt{\prod_{j=1}^n [D_j]^{w_j}} \quad (4)$$

Анализ выполненных исследований показывает, что реализуя предложенный подход, нами оценено качество услуг городского

⁷³ Комарова И.А. Экономические методы управления качеством пассажирских автомобильных перевозок: автореф. дисс. ...канд. экон. наук:08.00.05/И.А.Комарова.-М., 2007.-22 с.

⁷⁴ Бегмуродов С. Ш. Организационно-экономические основы развития рынка пассажирских автотранспортных услуг (на материалах города Душанбе Республики Таджикистан). Дисс. канд. экон. наук: 08.00.05/ Сангинмурод Шамсидинович Бегмуродов.-Душанбе, 2016.-160с.

⁷⁵ 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.

⁷⁶ Хизириева З.А. Управление повышением эффективности и качества услуг пассажирского автотранспорта в муниципальном хозяйстве: Автореферат дисс...канд.экон.наук: 08.00.05/З.А.Хизириева.- Махачкала, 2009.-24 с.

пассажира автомобильного транспорта, а также обоснованы и разработаны рекомендации по улучшению деятельности ПГАТП.

Используя предложенные подходы, нами сделана попытка оценить уровень качества пассажирских автомобильных перевозок в городе Душанбе, учитывая корпоративные пассажирские перевозки. Полученные результаты существующего уровня оценки качества оказываемых услуг пассажирским автомобильным транспортом в городе Душанбе, представлены в таблице 3.6

Таблица 3.6

Результаты оценки уровня качества, оказываемых услуг пассажирского автомобильного транспорта в г. Душанбе

№ пп	Группа параметров	Обозначение	Значимость	Результаты оценка качества (Д _г)		
				ГУП «Автобус-3»	ГУП «Автобус-2»	ГУП «Автобус-1»
1.	Экономические параметры	H ₁	0,160	1,480	1,470	1,380
2	Информационные параметры	H ₂	0,040	0,965	0,890	0,960
3	Показатели комфортабельности перевозок	H ₃	0,135	1,125	1,138	1,344
4	Показатели, характеризующие скорость движения	H ₄	0,250	1,900	1,995	1,930
5	Показатели, характеризующие своевременность перевозок	H ₅	0,160	1,160	1,365	1,478
6	Показатели, характеризующие сохранности перевозок	H ₆	0,090	1,042	1,090	1,130
7	Показатели, характеризующие безопасности дорожного движения	H ₇	0,170	1,800	1,890	2,100
8	Экологические параметры	H ₈	0,105	1,400	1,270	1,265
Интегральная оценка качества перевозок (Е)				1,366	1,392	1,464

Источник: расчеты авторов

На основе полученных результатов нами установлено, что в г. Душанбе высокий уровень качества пассажирских перевозок оказывает ГУП «Автобус -

1». Эти результаты свидетельствуют о рациональной организации безопасности перевозок, своевременной и качественной организации пассажирских перевозок.

В целом обеспечение необходимого и высокого качества оказываемых услуг пассажирским автомобильным транспортом, включая корпоративные перевозки, способствует повышению конкурентоспособности пассажирских городских АТП, а также обеспечению экономического роста в стране и улучшению жизни городского населения в условиях углубления рыночных преобразований.

3.3. Направления развития системы организации управления оказания услугами населению городским пассажирским транспортом

На основе результатов анализа существующей системы организации управления и развитием оказания услугами пассажирского транспорта в городе Душанбе, нами установлено, что оно не отвечает установленным требованиям, уровень оказываемых услуг остается неудовлетворительным, действующая организационная структура управления требует совершенствования для повышения эффективности ее функционирования и развития.

В этих условиях следует выделить место и роль этих услуг в экономике и оказанию социально-значимых услуг населению города, что диктует необходимость разработки и реализации результативных мероприятий в области оказания услуг, особенно при осуществлении корпоративных перевозок.

Сохраняя государственную собственность в основных городских пассажирских предприятиях, следует реализовать процесс поэтапного комплексного реформирования системы наземного городского ПАТ.

На наш взгляд, к главным целям предлагаемых реформ следует отнести:

1. Сохранение системы оказания социально-значимых услуг населению города, при уменьшении средств из бюджета.

2. Формирование благоприятных социально-экономических условий для сохранения ГПТ и повышения эффективности его деятельности.

3. Разработка приоритетов по развитию городского пассажирского автомобильного транспорта и др.

С целью разработки перспективных параметров развития пассажирского автотранспорта в г. Душанбе выполнены прогнозные расчеты, результаты которого показаны в таблице 3.7

Таблица 3.7

Результаты прогнозных расчетов развития пассажирского транспорта в городе Душанбе на период до 2030 года⁷⁷

№ пп	Наименование показателей	Годы			Среднегодовой темп роста, %
		2020	2025	2030	
1.	Общий объем услуг ⁷⁸ , оказываемые населению всеми видами городского транспорта, млн.пасс.	266,6	302,49	338,37	1,0241
2.	Автобусный	240,0	272,4	295,87	1,0211
3.	Электротранспорт	14,2	16,1	19,99	1,0348
4.	Таксомоторный	12,4	13,99	20,51	1,0614

Из данных таблицы 3.7 видно, что на период до 2030г. по сравнению с 2020г. в городе Душанбе объем услуг, оказываемых населению всеми видами ГПТ увеличиться на 26,92%.

В целом рынок услуг городского пассажирского транспорта включает следующие сегменты (табл. 3.8).

Таблица 3.8

Основные сегменты рынка услуг городского пассажирского городского автомобильного транспорта⁷⁹

№ пп	Виды перевозок	Содержание оказываемых услуг
1.	Перевозки пассажиров автобусами и микроавтобусами	на городских маршрутах по контролируемым тарифам (т.е. с необходимостью частичного покрытия издержек за счет дотации); перевозки по свободным тарифам; некоммерческие перевозки (доставка работников предприятий и учреждений своим транспортом);

⁷⁷ Источник: расчеты автора

⁷⁸ включая частный автотранспорт

⁷⁹ Источник: составлено автором

		выполнение заказных перевозок; перевозка школьников и детей; другие виды перевозок
2.	Перевозки пассажиров троллейбусами	пассажиров по установленным троллейбусным маршрутам
3.	Перевозки легковыми таксомоторами	выполняемые предпринимателями, индивидуальными владельцами автомобилей; перевозки, выполняемые таксомоторными парками; аренда легковых автомобилей; перевозки по заказу клиентов
4.	Транспортно-экспедиционное обслуживание городских жителей	предоставление транспортно-экспедиционных услуг городским жителям
5.	Корпоративные перевозки	работникам городских предприятий и организаций, а также при проведения различных мероприятий
6.	Транспортное обеспечение города	удовлетворение сезонного спроса агропромышленного комплекса в пассажирских перевозках, ликвидация последствий стихийных бедствий, чрезвычайных ситуаций и др.
7.	Другие виды перевозок	перевозки, выполняемые различными видами городского пассажирского транспорта (метро, трамваями, монорельсами и др.)

Выделенные сегменты в таблице 3.8 позволяют объективно оценить работу пассажирского автомобильного транспорта в городах, учитывая их особенности функционирования и развития.

Проведение реформ в системе городского пассажирского автомобильного транспорта, целесообразно проводить поэтапно и по таким важнейшим направлениям оказания транспортных услуг:

1. Формирование условий для развития системы оказания услуг на рынке городского пассажирского автомобильного транспорта:

- создание условий для привлечения альтернативных перевозчиков и повышение их роли в улучшении качества оказания услуг пассажирского автомобильного транспорта на рынке различными собственниками;

- формирование социального заказа с целью оказания услуг пассажирских перевозок, включающего объем работы и наличие требуемого объема финансирования по их выполнению;

- получение прав на обслуживание маршрутов в городе на основе проводимых конкурсов с учетом развития конкуренции и повышения качества оказываемых услуг городским ГПТ-ом;

- развитие коммерческой деятельности государственными предприятиями с целью пополнения оборотных средств и финансирования своей деятельности;

- анализ и мониторинг действующей маршрутной сети и пассажиропотоков, с целью оперативного реагирования и регулирования перевозочного процесса.

2. Совершенствование финансово-тарифной политики в городе:

- формирование городской тарифно-транспортной комиссии с участием соответствующих органов исполнительной власти для определения базовых тарифов, разработки бюджетно-финансовой политики в области оказания услуг городским пассажирским автомобильным транспортом, определения базового норматива затрат и способов их индексации;

- создание внебюджетных целевых фондов для ресурсного обеспечения и финансирования работы, а также развития системы городского пассажирского автомобильного транспорта.

3. Разработка оптимизационной системы оказания услуг и организационной структуры городского пассажирского автотранспорта:

- создание условий для конкуренции с целью развития рынка услуг и повышения качества оказываемых пассажирских услуг;

- создание единой маршрутной сети с целью создания условий для эффективного управления ГПАТ и госрегулирования транспортного обслуживания населения в г. Душанбе;

- разделение маршрутов и совершенствование организации транспортного процесса в них;

- развитие единой автоматизированной системы организации управления развитием ГПТ.

4. Реформирование системы городского пассажирского автомобильного транспорта:

- поэтапное акционирование городских госпредприятий с целью создания холдинга согласно требованиями рыночной системы;

- анализ и реструктуризация финансовых и материальных активов госпредприятий;

- развитие и внедрение рыночных форм хозяйствования и управления городского пассажирского транспорта.

5. Совершенствование нормативно-правовой базы по обеспечению городских пассажирских перевозок:

- улучшение взаимодействия исполнительных и законодательных органов для обеспечения координации и эффективной подготовки и введения изменений в нормативно-правовых положениях по организации управления и развитием пассажирских перевозок;

- разработка и реализация для оптимизации налогообложения городских ПАТП с целью сокращения финансирования из бюджета города.

Важным считаем совершенствование концептуальных основ реформирования системы ГПТ, дающие возможность развивать конкурентный рынок, в основе которого используется тендерная система по оказанию услуг на организованные социальные автобусные маршруты.

В этих условиях, анализ показывает, что действующая структура организации управления пассажирским автомобильным транспортом в г. Душанбе несовершенна. Поэтому целесообразным считаем создание службы движения и отдела пассажирских перевозок частным автомобильным транспортом. Предлагаемая организационная структура в г. Душанбе нами представлена на рисунке 15.

При этом рекомендуем использование основного принципа формирования данной структуры на основе разделения выполняемых функций управления контроля и исполнения. На основе изучения работ⁸⁰ и проведения аналитических исследований «нами уточнены основополагающие принципы организации пассажирских перевозок автомобильным транспортом в городах страны:

⁸⁰ 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.

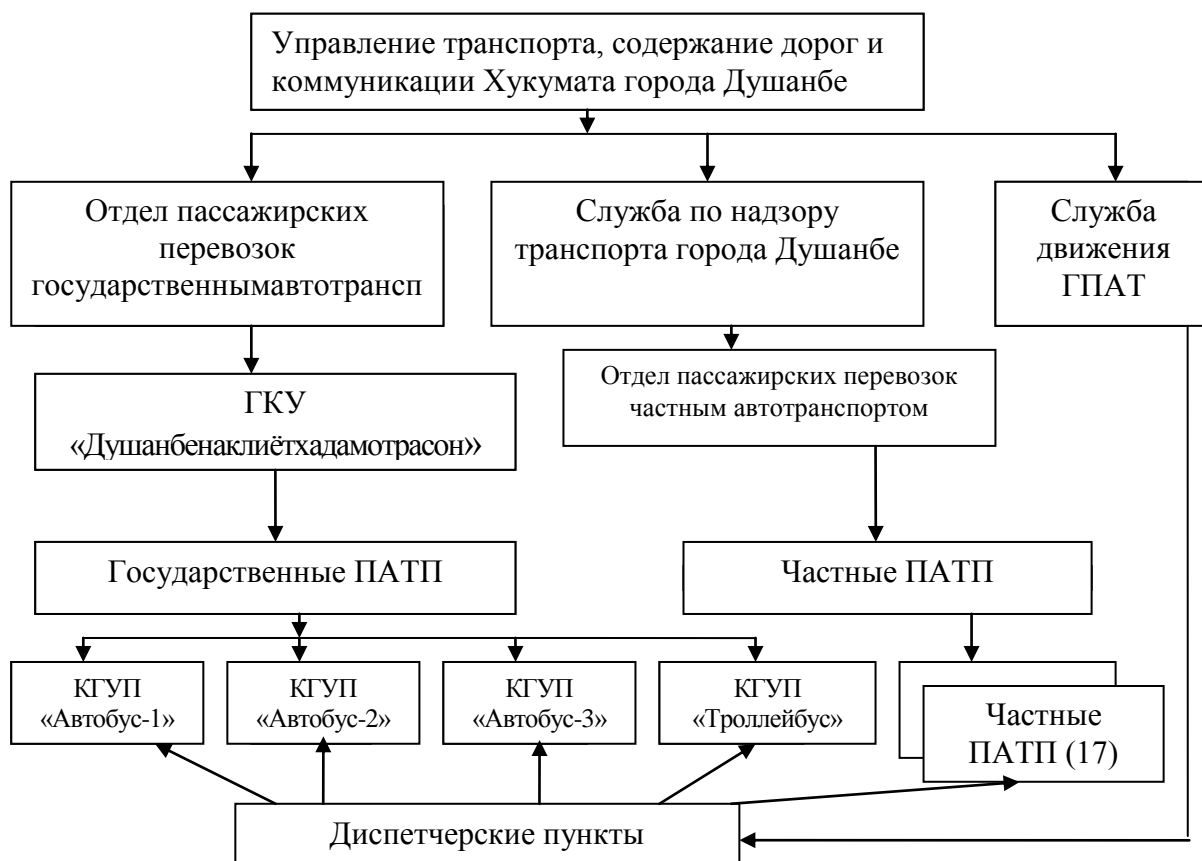


Рисунок 15- Предлагаемая организационная структура управления пассажирским транспортом в городе Душанбе

1. Приоритет здоровья, жизни, экологической безопасности и сохранности имущества населения над экономическими результатами участников транспортного процесса.

2. Формирование необходимых условий и обеспечение доступности услуг городского пассажирского автотранспорта.

3. Равенство прав и обязанностей пассажирских автотранспортных предприятий и индивидуальных предпринимателей при осуществлении пассажирских автоперевозок в городах».

Придерживаясь мнения автора работы⁸¹ «с целью дальнейшего развития организации пассажирских перевозок в городе и необходимости их улучшения,

⁸¹ 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.

считаем целесообразным учет следующих концептуальных положений в модели автотранспортной деятельности на ГАПТ:

1. Системность.
2. Обеспечение на высоком уровне подготовленности предпринимательских автотранспортных структур к предоставлению пассажирских услуг.
3. Проведение конкурсного отбора претендентов на право осуществления пассажирских перевозок.
4. Обеспечение соответствия видов сообщений, маршрутов и структуры подвижного состава, используемых для перевозки пассажиров, по категориям, классам, вместимости и другим техническим параметрам.
5. Обеспечение требований к объектам транспортной инфраструктуры.
6. Использование информационно-коммуникационных технологий в навигационной деятельности для краткосрочного, оперативного и среднесрочного управления безопасностью и качеством обслуживания, современных безналичных форм оплаты за проезд-ситикарты.
7. Мотивация предпринимателей на автомобильном транспорте к использованию в своей деятельности методов подтверждения соответствия оказываемых услуг.
8. Создание эффективных форм профессиональных объединений предпринимателей на городском автомобильном транспорте».

Реализация этих принципов основывается на системности, и позволяет иметь возможность поддержки взаимодействия с внешней средой, например, с системой дорожно-эксплуатационных участков, Государственной автоинспекции, налоговой системой и др. Кроме того, лицензирование автотранспортной деятельности, являющееся необходимым, но недостаточным условием организации пассажирских перевозок автотранспортом по городским маршрутам.

При этом целесообразным считаем создание современной организационной структуры со следующими уровнями управления транспорта в городе Душанбе.

1. Исполнительный орган государственной власти г. Душанбе, в лице управления транспорта, а также содержания автодорог и коммуникации.

На основе анализа установлено, что данный орган занимается перспективным планированием, разрабатывает единую городскую транспортную политику и определяет объемы финансирования социально-значимых перевозок и контролирует введение изменений в нормативно-правовой базе транспортной сферы, а также осуществляет контроль за коммерческими пассажирскими автомобильными перевозками в городе».

2. Государственное коммунальное учреждение «Душанбенаклиёт-хадамотрасон». Это учреждение производит планирование, внедрение и реализацию политики и стратегии развития городского пассажирского транспорта, ведет финансовое планирование, контроль и распределение средств городского бюджета между перевозчиками, согласно с утвержденным городским заказом, решает вопросы совершенствования налоговой политики, разрабатывает маршрутную сеть и график работы на них, создает условия для развития рынка услуг перевозчиков различных форм собственности, а также проводит анализ и мониторинг транспортного рынка, организует городские конкурсы для удовлетворения городского заказа на пассажирские перевозки.

3. Участие государственных и частных пассажирских автотранспортных предприятий в транспортном процессе.

Эти предприятия занимаются городскими пассажирскими перевозками, и в качестве ресурсного обеспечения предлагаем внедрить механизм формирования дополнительных источников для финансирования ГПТ, то есть, должен быть создан единый целевой фонд финансирования. Важным источником формирования этого фонда считаются доходы, собираемые самими предприятиями от сбора за проезд, реализации билетов и ситикарт.

В настоящее время отсутствует единый орган, ответственный за формируемый фонд финансирования. Ответственным за данный фонд может быть ГКУ «Душанбенаклиетхизматрасон» в качестве подрядчика.

С другой стороны, возможно в качестве альтернативного варианта предлагаем создание Целевого внебюджетного фонда финансирования развития городского пассажирского автомобильного транспорта. При этом формируемые внебюджетные источники используются для покрытия расходов и развития самой системы, и доходная часть фонда образуется за счет:

- поступлений за счет транспортного налога с перевозчиками;
- выделения определенного удельного веса в налогооблагаемой базе налога с продаж, которые поступают от продажи ГСМ;
- средств от реализации ситикарт и проездных документов, а также взимание штрафов;
- оплата проезда за провоз льготных категорий пассажиров и корпоративных перевозок;
- отчислений от выполнения коммерческих пассажирских перевозок;
- поступлений от продажи лицензий;
- средств от сдачи в аренду помещений, складов, стоянок, а также организации платных парковок;
- поступления от продажи старого подвижного состава;
- поступления определенного удельного веса доходов от продажи маршрутов на конкурсной основе:
- отчисления от страховых компаний;
- организации рекламной деятельности и др.

Формирование единого фонда при непосредственном участии исполнительного органа государственной власти считается действенным экономическим регулятором в сфере городского пассажирского автомобильного транспорта. При этом следует выделить усиление роли городских пассажирских АТП на основе реализации следующих вариантов, а именно:

- продолжение приватизации госпредприятий, учитывая формирование свободного рынка для конкуренции.
- использование возможности госпредприятий конкурировать с частными транспортными структурами на рынке или за рынок.
- оказание ряда видов транспортных услуг без учета конкуренции.

Кроме того, важным считаем внедрение распределения заказов на конкурсной основе, что обеспечит доступ как государственных, так и частных предприятий к заключению контрактов на осуществление пассажирских перевозок, что приведет к сокращению дотаций бюджета в г. Душанбе, а также уменьшению величины стоимости проезда за счет появления новых конкурентов.

Следующим этапом внедрения контрактной системы на городском транспорте является усиление надзора со стороны местного органа государственной власти за соблюдением городскими пассажирскими АТП условиями, заключенными контрактами.

С другой стороны, важным считаем совершенствование единой автоматизированной системы управления городского пассажирского транспорта на основе улучшения связей между городским Хукуматом и предприятиями, установления датчиков на транспортных средствах и в контрольных пунктах для получения необходимой информации с целью организации контроля за выполнением предприятиями принятых обязательств, а также и оплату за проезд.

Таким образом, с учетом проведенных исследований, предложены мероприятия для целенаправленного финансирования и эффективного регулирования деятельности городского пассажирского автомобильного транспорта:

- обеспечение лицензирования и сертификации для частных перевозчиков с учетом технических норм, а также требований по безопасности организации дорожного движения;

- организация контрольной службы по соблюдению качества и безопасности перевозок, в структуре «Управления по транспорту города»;

- рациональное распределение транспортных средств и закрепление городских маршрутов между АТП различных видов собственности на конкурсной основе;

- разработка и реализация мероприятий по освоению потоков и введения моратория на открытие конечных пунктов в зонах, перегруженных пассажирскими потоками при открытии новых маршрутов.

С учетом этого, важным считаем реализацию таких мероприятий по повышению эффективности работы общественного городского пассажирского автомобильного транспорта:

1. Совершенствование действующей маршрутной сети наземного городского транспорта.

- использование автобусов на маршрутах только в час-пик с малым интервалом, а в межпиковом периоде - по расписанию для использования коммерческих автобусов;

- изменение схемы маршрутов для более эффективного использования подвижного состава (автобусов, микроавтобусов и троллейбусов);

- организация новых маршрутов и выбор рациональных видов подвижного состава, особенно малой вместимости;

- закрытие нерентабельных маршрутов, а также с низкими пассажирскими потоками;

- использование современной системы проведения обследования пассажиропотоков в городских маршрутах.

2. Обоснование и разработка приоритетных направлений по совершенствованию системы управления городского пассажирского транспорта

3. Формирование требуемых условий для развития оказания коммерческих и корпоративных перевозок.

Важно заметить, что разработка рекомендаций по совершенствованию системы организации управления городского пассажирского автомобильного транспорта, должно учитывать меры, направленные на реформирование деятельности автотранспортных предприятий:

1. Использование единой системы оценочных показателей для повышения эффективности работы государственных пассажирских АТП:

- увеличение время работы троллейбусов в наряде на линии в день (с 8 до 12 часов);

- установление в договорах (контрактах) на перевозку автобусами, используемых как маршрутное такси минимального объема покрытия расходов -доходами не менее -80,0%;

- установление минимальной величины рентабельности коммерческих перевозок по заказным и корпоративным перевозкам -20,0%, по автобусам - экспресс -20,0%, по микроавтобусым перевозкам - 35,0%, по междугородным перевозкам 20,0%;

2. Введение оплаты проезда по ситикартам во всех троллейбусных и автобусных маршрутах и др.

В целом, реализация вышеперечисленных мероприятий, способствует сохранить систему социально-значимых услуг при перевозке людей в условиях сокращения средств городского бюджета, а также создаст благоприятные условия для развития и повышения эффективности городского пассажирского автомобильного транспорта.

ВЫВОДЫ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ

Результаты проведенного автором исследования по развитию системы организации управления оказания услуг городским пассажирским автомобильным транспортом способствовало сформулировать следующие выводы и рекомендации:

1. В настоящее время от уровня развития, рационального и качественного функционирования городского пассажирского автотранспортного транспорта в значительной степени зависит эффективность функционирования городского хозяйства и его инфраструктуры. Проведенный в диссертации анализ и оценка позволило определить место и роль рынка услуг городского пассажирского транспорта в системе сферы услуг в условиях развития рыночных отношений. Установлено, что сейчас доля автомобильного транспорта при обслуживании пассажирских перевозок составляет около 98%, а в некоторых районах республики является единственным видом общественного транспорта.

2. По мнению автора, в сфере городского пассажирского транспорта скопилось большое число социально-экономических проблем, которые решаются медленными темпами, а в худшем случае вообще они и не решаются. С учетом этого в диссертационной работе исследованы методические основы организации и управления пассажирских автомобильных перевозок в городах, выявлены основные причины, характеризующие недостатки в организации оказания транспортных услуг населению. По мнению автора, решение выявленных проблем, в первую очередь, требует разработки рекомендаций по развитию рынка услуг городского пассажирского автомобильного транспорта в условиях углубления рыночной системы.

3. В диссертации с целью уточнения важнейших задач местных органов государственной власти (Хукуматов) и их роли в повышении качества оказания услуг городского пассажирского транспорта на основе изучения зарубежного опыта организации управления и развития городских перевозок, финансированием рынка услуг, и на их основе предложены рекомендации по использованию данного опыта в городе Душанбе.

4. В диссертационном исследовании дана оценка современного состояния и развития рынка услуг городского пассажирского автомобильного транспорта города Душанбе на основе использования концептуальных основ развития действующей транспортной системы и выявлены основные моменты, негативно влияющие на функционирование различных видов государственного и частного транспорта в городе. Кроме того, в диссертационной работе выявлены важнейшие факторы, оценивающие социально-экономические и финансовые трудности государственных пассажирских автотранспортных предприятий в городе Душанбе;

5. В работе с целью совершенствования организации и управления оказания услуг городским пассажирским транспортом, разработана и реализована экономико-математическая модель определения спроса населения с учетом оценки финансовой устойчивости предприятий и влияния структурных параметров на оказание городских пассажирских перевозок. Использование разработанной модели является основой для организации управления транспортным обслуживанием в различных сегментах рынка услуг городского транспорта, а также использования различных видов транспорта в г. Душанбе;

6. В диссертационном исследовании важное место отведено формированию стратегии развития ГПАТ. По мнению автора, предлагаемая стратегия разработана на основе существующей практики организации управления и развитием пассажирского транспорта в городах мира, а также учитывая особенности развития ГПАТ в г. Душанбе. При этом рассчитаны различные перспективные параметры, характеризующие работу городского пассажирского транспорта, а также требуемые ресурсы по их достижению в ближайшей перспективе.

7. В диссертации дана оценка качества городских и корпоративных пассажирских перевозок с учетом их конкурентоспособности, учитывая выявление факторов, влияющих на уровень городских автобусных перевозок, а также расчета параметров, характеризующих деятельность пассажирских

автотранспортных предприятий;

8. В диссертации обоснованы и разработаны приоритетные основные направления системы организации управления услугами городского пассажирского транспорта в г. Душанбе, предусматривающие:

- оптимизацию маршрутной сети и системы организации управления услугами ГПТ;

- формирование необходимых условий для выполнения корпоративных перевозок;

- развитие единой автоматизированной системы управления городского пассажирского транспорта и ее совершенствование;

- внедрение и развитие современной системы оплаты проезда;

- определение перспективных параметров обслуживания населения и создания линий современных видов транспорта (подвесной и подземный метро, легкие виды рельсового транспорта) на период до 2030г.

Таким образом, реализация комплекса вышеперечисленных рекомендаций и мероприятий, позволяет сохранить систему оказания социально-значимых услуг для определенной категории жителей, повышение качества оказания предоставляемых услуг пассажирского транспорта в условиях ограниченного финансирования из средств городского бюджета, что способствует созданию благоприятных условий для развития городского транспорта и повышению эффективности его работы в г. Душанбе.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Абрамов А.П. Маркетинг на транспорте / А.П.Абрамов. - М. : Желдориздат, 2001. - 126 с.
2. Абчук В.А. Риски в бизнесе, менеджменте и маркетинге / В.А. Абчук. – СПб. : Изд-во Михайлова В.А, 2006. - 480 с.
3. Автомобильные перевозки и организация дорожного движения: Справочник. Перев. с англ. / В.У. Рэнком, П. Клафи, С. Хамберт и др. - М. : Транспорт, 1981. - 592 с.
4. Автомобильный транспорт Таджикистана: материалы научно-технической конференции, посвященной 60 – летию автомобильного транспорта Таджикистана. – Душанбе: МТДХ, 1999. -.56 с.
5. Азоев Г. Л. Конкуренция: анализ, стратегия и практика / Г. Л. Азоев. - М. : Центр экономики и маркетинга, 1996. - 208 с.
6. Акинин П.В., Арискина А.В., Кузьмин Д.С. Социально-экономическое развитие региона в условиях глобализации и современного регионогенеза / П.В. Акинин, А.В. Арискина, Д.С. Кузьмин. – Ставрополь : Ставропольское книжное издательство, 2004. - 292 с.
7. Акинин П.В., Арискина А.В., Кузьмин Д.С. Социально-экономическое развитие региона в условиях глобализации и современного регионогенеза. – Ставрополь: Ставропольское книжное издательство, 2004. - 292 с; Васьков С.Т. Территориальное управление в новых хозяйственных условиях. - М.: Экономика, 1990.
8. Алексеев А.А. Маркетинговые исследования рынка услуг. Учебное пособие / А.А.Алексеев. СПб.: изд-во СПб ГУЭФ, 2004. – 214 с.
9. Андревский В.М., Белькунов М.Д. Совершенствование методов организации автобусных перевозок в Краснодарском крае / В.М. Андревский, М.Д. Белькунов. – Краснодар, 1974. – 114 с.
10. Андреев И. Критерии конкурентоспособности однородных банковских услуг / И. Андреев. // Маркетинг. - 1998. - №1. - С. 35.

11. Андрианов Ю.В. Введение в оценку транспортных средств / Ю.В. Андрианов. -М. : Дело, 1998. - 253 с.
12. Аррак А.О. Социально - экономическая эффективность пассажирских перевозок / Таллин: А.О. Аррак., 1982. - 139 с.
13. Артур А. Томпсон, Маргарет Питереф, Джон Гэмбл, А.Д. Стрикленд. Стратегический менеджмент.Создание конкурентных преимуществ.-Москва-Вильнюс,2015.-592с.
14. Барышева А. Инновационный менеджмент. – М.: Дашков и Ко, 2012. – 384 с.; Бахрамов Ю.М., Глухов В.В. Финансовый менеджмент. – СПб.: Питер, 2011. – 496 с.
15. Барышева А. Инновационный менеджмент. – М.: Дашков и Ко, 2012. – 384 с.
16. Бегмуродов С. Ш. Организационно-экономические основы развития рынка пассажирских автотранспортных услуг (на материалах города Душанбе Республики Таджикистан). Дисс. канд. экон. наук: 08.00.05/ Сангинмурод Шамсидинович Бегмуродов.-Душанбе, 2016.-160с.
17. Бегмуродов С.Ш. Анализ рынка пассажирских автотранспортных услуг на основе концепции маркетинга / С.Ш. Бегмуродов // Вестник Таджикского национального университета № 2/3 (165). Серия экономических наук. Душанбе : Сино. - 2015. - С. 244.
18. Бегмуродов С.Ш. Мониторинг рынка услуг пассажирского транспорта в регионах Республики Таджикистан / С.Ш. Бегмуродов, П.Д. Ходжаев // Вестник Таджикского национального университета № 2/7 (123). Серия экономических наук. Душанбе : Сино. - 2013. - С. 161.
19. Бегмуродов С.Ш. Некоторые особенности тарифного регулирования на пассажирском транспорте в Республике Таджикистан / С.Ш. Бегмуродов, П.Д. Ходжаев // Вестник Таджикского национального университета № 2/3 (135). Серия экономических наук. Душанбе : Сино. - 2014. - С. 108.
20. Беленьский М.Н. Экономика пассажирских перевозок / М.Н. Беленьский. – М. : Транспорт, 1974 – 198 с.

21. Белокрылова, О. С. Механизм коммерциализации производства социально значимых услуг городского пассажирского транспорта [Текст] / О. С. Белокрылова, Н. В. Василенко. – Ростов н/Д : изд-во РГУ, 2004. – 159 с.

22. Березин В., Шефтер Я., Шмитьков А. О реформировании организационно-финансового механизма общественного пассажирского транспорта / В. Березин, Я. Шефтер, А. Шмитьков // Автомобильный транспорт. - 1997. - № 9. - С. 26.

23. Бобоев О.Б. Методология адаптации предприятий системы промышленного производства к условиям рыночной экономики: Автореф. дисс...докт.экон.наук: 08.00.05/ Бобоев Олимджон Бобоевич. -Душанбе, 1993.- 39 с.

24. Бронштейн Я.Т. Проблемы развития транспортной инфраструктуры в контексте территориальной организации производства Республики Таджикистан.Монография.-Душанбе,2019. - 249 с.

25. Бурдаков В.Д. Квалиметрия транспортных средств (Методика оценки эффективности использования) / В.Д. Бурдаков. - М. : Стандартов, 1990. - 160 с.

26. Бутов В.И., Игнатов В.Т., Кетова Н.П. Основы региональной экономики: Уч. пособие для ВУЗов. Серия: Экономика и управление, 2002. - 448 с;

27. Ваксман С.А., Гальперин А.И., Отдельнова Е.Е. Совершенствование работы пассажирского общественного транспорта в крупных городах / С.А. Ваксман, А.И. Гальперин, Е.Е. Отдельнова // Проблемы больших городов: Обзорная информация. - М. : МГЦНТИ. - 1989. - вып. 21. – С. 24.

28. Варелопуло Г.А. Организация движения и перевозок на ГПТ / Г.А. Варелопуло. - М. : Транспорт, 1990. - 128 с.

29. Володин Е.П., Громов Н.Н. Организация и планирование перевозок пассажиров автомобильным транспортом / Е.П. Володин, Н.Н. Громов. - М. : Транспорт, 1982. - 224 с.

30. Воронин Г.П. Решение проблемы качества в России - дело всех, дело каждого /Г.П.Воронин// Стандарты и качество, 1998, № 10.-С.37-43; Гличев

А.В. Основы управления качеством продукции/А.В.Гличев. -М.: РИА «Стандарты и качество», 2001. -424 с.

31. Галинина А.А. О сертификации услуг транспорта / А.А.Галинина. // М. : Сертификация. - 1995 - № 4. – С. 18.

32. Гальперин, В.М. Микроэкономика [Текст] / В.М. Гальперин, С.М. Игнатъев, В.И. Моргунов; под общ. ред. В.М. Гальперина. - СПб. : Экон. шк., 2009. - Т. 1. - 348 с.

33. Гельвановский, М.И. Конкурентоспособность в микро-, мезо- и макроуровневом измерениях / М.И. Гельвановский, В.М. Жуковская, И.Н. Трофимова // Российский экон. журнал. - 1998. - № 3. – С. 36.

34. Герами, В.Д. Концепции формирования системы городского пассажирского общественного транспорта [Текст] / В.Д. Герами // Автотранспортное предприятие. - 2009. - Май. - С.8-11.;

35. Герчикова И.Н. Менеджмент. – М.: Юнити-Дана, 2009. – 412 с.

36. Гличев А.В. Основы управления качеством продукции / А.В. Гличев. М. : РИА «Стандарты и качество», 2001. - 424 с.

37. Гличев А.В. Основы управления качеством продукции/А.В.Гличев. -М.: РИА «Стандарты и качество», 2001. -424 с.

38. Годин А.М. Статистика / А.М. Годин. Учебник, 3-ое изд. – М., 2007. - 459 с.

39. Горные регионы Центральной Азии. Проблемы устойчивого развития // Тезисы докладов межд. науч. конф.- Душанбе, ТТУ, 1999 - 344 с.

40. Государство и управление в США. - М., 1985. – 168 с.

41. Громов Н.Н., Персианов В.А. Управление на транспорте / Н.Н. Громов, В.А. Персианов. - М. : Транспорт, 1990. - 336 с.

42. Гудков В.А., Миротин Л.Б. Технология, организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками / В.А. Гудков, Л.Б. Миротин. - М. : Транспорт, 1997. - 254 с.

43. Гузенко А.В., Система городского пассажирского транспорта: логистика и регулирование: монография / А.В., Вихрева; Рост. Гос. Ун-т путей сообщения н/ Д. 2011.-212.с
44. Гурнак В.Н. Транспортный комплекс региона / В.Н. Гурнак. - М. : Знание, 1985. - 64 с.
45. Джумаев Д. Проблемы комплексного развития пассажирского автомобильного транспорта Таджикской ССР / Д.Д. Джумаев. – Душанбе : Ирфон, 1990. - 224 с.
46. Дмитриев Е.Пассажирские перевозки в США [Текст] / Е. Дмитриев // Автомобильный транспорт. – 2002. – № 11–12.
47. Дмитриев О.А. Международные автобусные перевозки / О.А. Дмитриев. - М. : Транспорт, 1983.- 216 с.
48. Думнов Д.И., Рутзайер М.А., Шмаров А.И. Бюджет времени населения / Д.И. Думнов, М.А. Рутзайер, А.И. Шмаров. - М. : Финансы и статистика, 1984. - 160 с.
49. Евгеньев И.Е., Каримов Б.Б. Автомобильные дороги в окружающей среде / И.Е. Евгеньев, Б.Б. Каримов. - М. : ООО «Трансдорнаука», 1997. - 285 с.
50. Ефимов И. С., Кобозев В.М., Юдин В. А. Теория городских пассажирских перевозок / И. С. Ефимов, В.М. Кобозев, В.А. Юдин. – М. : «Высшая школа», 1980 - 535 с.
51. Жуков, И.А. Конкуренция операторов городского пассажирского транспорта в условиях регулирования уличного движения [Текст] / И.А. Жуков, Е.Б. Зварыч, М.Е. Корягин : Ун-т им. В.И. Вернадского// Вопр. современной науки и практики. - 2009. - № 1. - С. 69-77.
52. Закон Республики Таджикистан «О дорожном движении». // Ведомости Маджлиси Оли Республики Таджикистан. - 1995г., № 22. - С. 336.
53. Закон Республики Таджикистан «О защите и государственной поддержке предпринимательства в Республике Таджикистан». // Садои мардум. - 2011. - 7 января.

54. Закон Республики Таджикистан «О защите прав потребителей». //Ахбори Маджлиси Оли Республики Таджикистан. -1997г. - № 10. - С. 135.

55. Закон Республики Таджикистан «О приватизации государственной собственности». //Ахбори Маджлиси Оли Республики Таджикистан. -1997г. - №10. - С. 160.

56. Закон Республики Таджикистан «О транспорте». // Ахбори Маджлиси Оли Республики Таджикистан. - 2000г. - № 11 - С. 307.

57. Закон Республики Таджикистан «Об акционерных обществах». // Ведомости Верховного Совета Республики Таджикистан. - 1997г. - № 4. - С. 39.

58. Закон Республики Таджикистан «Об иностранных инвестициях». Ведомости Верховного Совета Республики Таджикистан. - 1992г. - № 8. - С. 118.

59. Кабинов В.А., Раджабов Р.К., Катаев А.Х. Основы рыночного планирования и управления автотранспортных предприятий / В.А. Кабинов, Р.К. Раджабов, А.Х. Катаев. – Душанбе : Типография минобразования, 1993. - 128 с.

60. Канторович Л.В. Некоторые теоретические вопросы построения системы пассажирских тарифов / Л.В. Канторович // Проблемы совершенствования системы транспортных тарифов. - М. : ЦЭМИ, 1987. - С. 17.

61. Канторович Л.В. Проблемы развития внутригородского пассажирского транспорта / Л.В. Канторович // Проблемы развития систем пассажирского транспорта. - Л. : Наука, 1984. - С. 4.

62. Катаев А.Х., Кабинов В.А. Транспортный рынок / А.Х. Катаев, В.А. Кабинов. – Душанбе : Первая типография, 1995. - 188 с.

63. Катаев А.Х., Раджабов Р.К. Экономика транспортной инфраструктуры / А.Х. Катаев, Р.К. Раджабов.- Душанбе : Ирфон, 2000. - 172 с.

64. Кириченко В.А. Эскиз системы государственного регулирования работы автомобильного транспорта / В.А. Кириченко // Совершенствование организации и управления перевозочным процессом на пассажирском транспорте. - М. : Гос. НИИ автомоб. транс. /НИИАТ/, 1990. - С. 82.

65. Ковалев В.В. Финансовый анализ: Управление капиталом. Выбор инвестиций. Анализ отчетности. - 2-е изд., перераб. и доп. / В.В. Ковалев. - М. : Финансы и статистика, 1997. - 512 с.

66. Количественные методы в экономических исследованиях / Под ред. М.В. Грачевой, Л.Н. Фадеевой, Ю.Н. Черемных. - М. : ЮНИТИ, 2004. – 791 с.

67. Комарова И. А. Экономические методы управления качеством пассажирских автомобильных перевозок: автореф. дисс. ...канд. экон. наук:08.00.05/И.А.Комарова.-М., 2007.-22 с.

68. Комилов С.Д., Алиева Г.Ш. Предпринимательство и менеджмент развития инновационной деятельности / С.Д. Комилов, Г.Ш. Алиева. – Душанбе; ТНУ, 2016.- 156с.

69. Комилов С.Д., Каюмов Н.К., Нурмахмадов М.Н. Стратегия движения к рыночной экономике / С.Д. Комилов, Н.К. Каюмов, М.Н. Нурмахмадов. - Душанбе, 1998. - 141 с.

70. Комплексная оценка эффективности систем городского пассажирского транспорта. -М. : МГЦНТИ, 1990. - 24 с.

71. Корнеев, Н.В. Принципы разработки и создания автоматизированной информационно-логистической системы интеллектуальной оценки безопасности внутренней среды транспортных средств [Текст] / Н. В. Корнеев // Техника машиностроения. - 2011. - № 3. - С. 48-57.

72. Котлер Ф. Маркетинг и менеджмент / Ф. Котлер. - СПб. : «Питер», 1999. - 696 с.

73. Котлер Ф., Армстронг Г., Сондерс Дж., Вонг В. Основы маркетинга: Пер. с англ.-2-е изд. / Ф. Котлер, Г. Армстронг, Дж. Сондерс, В. Вонг. - СПб. : Изд. дом «Вильямс», 1998. - 756 с.

74. Кудрявцев О.К. Город и транспорт / О.К. Кудрявцев. - М. : «Знание», 1975. - 48 с.

75. Кулешова М.М. Городской пассажирский транспорт Москвы в условиях перехода к рыночным отношениям / М.М. Кулешова // Проблемы

перевозок населения пассажирским транспортом в крупных городах. - М.: МДНТП, 1991. - С. 60.

76. Курс переходной экономики. Под ред. акад. Абалкина Л.И. - М.: ЗАО «Финстатинформ», 1997. - 270 с.

77. Лившиц В.Н. Системный анализ экономических процессов на транспорте / В.Н. Лившиц. - М. : Транспорт, 1986. - 240 с.

78. Лисенко Е.М. Организация перевозок пассажиров в пригородных автобусных сообщениях / Е.М. Лисенко. - М. : ЦБНТИ, 1986. - 52 с.

79. Лифиц И. М. Конкурентоспособность товаров и услуг: учеб. Пособие / И. М. Лифиц. М. : Высшее образование, 2007. - 390 с.

80. Луканин В.Н., Трофименко Ю.В. Снижение экологических нагрузок на окружающую среду при работе автомобильного транспорта / В.Н. Луканин, Ю.В. Трофименко // Итоги науки и техн. ВИНТИ. Автомобильный транспорт. - М.,1996. – С. 27.

81. Любанова Т.П., Мясоедова Л.В., Олейникова Ю.А. Стратегическое планирование на предприятии. - М.: Март, 2005.-245с.

82. Мазур И.И., Шапиро В.Д. Управление качеством. -М.: Высшая школа, 2003. -334с.

83. Макконелл К.Л., Брю С.Л. Экономикс. Принципы, проблемы и политика / К.Л. Макконелл, С.Л. Брю. М. : Республика, 1992. – 153 с.

84. Минакир П.А. Моделирование региональных экономических систем / П.А. Минакир. - Владивосток, 1983. – 167 с.

85. Минцберг Г., Альстрэнд Б., Лэмпел Дж. Школы стратегий. - СПб.: Изд-во «Питер», 2000.-169с.

86. Москвин В. А. Управление качеством в бизнесе: Рекомендации для руководителей предприятий, банков, риск-менеджеров / В.А. Москвин. М. : Финансы и статистика, 2006. - 384 с.

87. Национальная стратегия развития Республики Таджикистан на период до 2030 года.-Душанбе: «Шарки озода», 2017.-103с.

88. Нестерова, А.А. Выбор пассажирами маршрута передвижения в случае функционирования двух систем пассажирского транспорта [Текст]//А.А. Нестерова, М.Е. Корягин // Научные проблемы транспорта Сибири и Дальнего Востока. - Новосибирск, 2009. - № 2. - С. 6-9.

89. Никитин, А. Стратегическое управление крупным промышленным предприятием //Проблемы теории и практики управления. – 2003. – №6. – С. 89-94.

90. Никитин, А. Стратегическое управление крупным промышленным предприятием //Проблемы теории и практики управления. – 2003. – №6. – С. 89-94.

91. Носов Н.П., Ульянов С.А., Методологические аспекты рассмотрения системы управления муниципальным транспортом: Труды Академии промышленности и менеджмента / Н.П. Носов, С.А. Ульянов. - М. : МГИУ, 1998. – 222 с.

92. О государственном коммунальном учреждении «Душанбенаклиётхадамотрасон» г. Душанбе// Постановлением Председателя за №42 от 19.01.2007 года

93. Об обеспечении безопасного движения пассажирского автомобильного транспорта и его регулирования на автомобильных дорогах общего пользования города Душанбе//Постановление Председателя города Душанбе за №39 от 05.02.2009 года

94. Об упорядочении деятельности транспортных средств осуществляющих пассажирские перевозки и въезжающих в столицу», согласно которому впредь движение этих транспортных средств будет осуществляться до конкретных терминалов на четырех направлениях входа в город// Постановление Председателя города за № 374 от 23.07.2009 года.

95. Образцова Р.И., Кузнецов П.Г., Пшеничников С.Б. Инженерно-экономический анализ транспортных систем / Р.И. Образцова, П.Г. Кузнецов, С.Б. Пшеничников. –М. : Наука, 1990. - 191 с.

96. Окрепилов В.В. Управление качеством:2-е изд., доп. и перераб./В.В.Окрепилов. -М.: ОАО «Изд-во «Экономика», 1998. 639 с.

97. Олейник А.Н., Институциональная экономика: учебное пособие / А.Н. Олейник. - М. : ИНФРА-М, 2002. - 416 с.
98. Оптнер С.Д. Системный анализ для решения деловых и промышленных проблем / С.Д. Оптнер. - М. : Сов. радио, 1969. - 215 с.
99. Парахонский Б.М., Саболин В.А. Распределение пассажирских перевозок по видам транспорта и их районирование / Б.М. Парахонский, В.А. Саболин. - М. : Транспорт, 1989. - 128 с.
100. Персианов В.А. Глобализация экономики и транспорт // Бюллетень транспортной информации. 2001. № 2.
101. Пестов К.Т. Совершенствование территориальных пропорций развития автомобильных дорог в Таджикской ССР / К.Т. Пестов. – Душанбе : Тадж. НИИНТИ, 1987. – 36 с.
102. Петер А. Стренбрик. Оптимизация транспортных сетей / А. Петер Стренбрик. - М. : Транспорт, 1981. - 320 с.
103. Поберезкин Г.А. О месте городских пассажирских перевозок в системе общественно-экономических отношений / Г.А. Поберезкин // Городской пассажирский транспорт. - Л. : Наука, 1988. - С. 211.
104. Политика ценообразования на пассажирском городском транспорте / В.Я. Ильин // Маркетинг в России и за рубежом. - 1991. - №5. - С. 30.
105. Поляк Г.Б. Финансовое обеспечение социальной сферы / Г.Б. Поляк. - М. : Финансы и статистики, 1988. - 191 с.
106. Поначугин, В.А. Оценка надежности перевозочного процесса городского пассажирского транспорта [Текст] : монография / В.А. Поначугин ; Нижегород. гос. архитектур.-строит. ун-т. - Н. Новгород, 2011. - 96 с.
107. Попков В.П., Естафьева Е.В. Организация предпринимательской деятельности / В.П. Попков, Е.В. Естафьева. – СПб. : Питер, 2007. – 343 с.
108. Попов Ю.И., Яковенко О.В. Управление проектами / Ю.И. Попов, О.В. Яковенко.–М. : Инфра, 2008. - 207 с.

109. Попова Г.Б. Формирование пассажиропотоков в зале загородного кратковременного отдыха крупных городов: автореф. дис. ... канд. экон. наук : 08.00.05 / Г.Б. Попова - М., 1985. - 20 с.

110. Портер, М. Международная конкуренция / М. Портер, пер. с англ., под ред. и с предисловием В.Д. Щетинина. - М. : Международные отношения, 2004. - 696 с.

111. Правила перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом Республики Таджикистан // Под общей редакцией Ашурова А.А. Душанбе : Минавтотранс РТ, 2001 г. - 45 с.

112. Проблемы прогнозирования и оптимизации работы транспорта / Под ред. Л.В. Канторовича, В.Н. Лившица. - М. : Наука, 1982 - 328 с.

113. Пути повышения эффективности работы автобусов на пригородных и междугородных сообщениях / Науч. рук. Сатторов Р.С., отв. исп. Раджабов Р.К. Отчет ТПИ № ГР 01850016294. - Душанбе, 1986. - 170 с.

114. Раджабов Р.К. Региональные особенности развития рынка платных услуг: монография / Р.К. Раджабов. – Душанбе : Ирфон, 2014. – 190 с.

115. Раджабов Р.К. Совершенствование планирования размещения предприятий пассажирского автобусного транспорта : дис. ... канд. экон. наук : 08.00.05 / Раджабов Раджаб Кучакович.- М., МАДИ, 1983.- 237 с.

116. Раджабов Р.К. Экономика автомобильного транспорта (на тадж. языке) / Р.К. Раджабов. – Душанбе : ТТУ, 2007. - 40 с.

117. Раджабов Р.К., Алибоева М.М. Транспортный маркетинг / Р.К. Раджабов, М.М. Алибоева. – Душанбе : Ирфон, 2004. - 141 с.

118. Раджабов Р.К., Аликариев С.А. Рациональное размещение предприятий пассажирского автобусного транспорта / Р.К. Раджабов, С.А. Аликариев. – Душанбе : Тадж. НИИНТИ, 1986. – 34 с.

119. Раджабов Р.К., Ашуров К.Р., Ниёзов З.С. Повышение эффективности устойчивого развития транспортных предприятий в регионе// Вестник ТГУК. №4-2013.-Душанбе: «Сумани Кудрат», 2013.-С.86-97.

120. Раджабов Р.К., Факеров Х.Н., Нурмахмадов М., Саидова М.Х. Сфера услуг: проблемы и перспективы развития / Р.К. Раджабов, Х.Н. Факеров, М. Нурмахмадов, М.Х. Саидова.- Душанбе : Дониш, 2007.- 544 с.

121. Раджабов Р.К., Факеров Х.Н., Нурмахмадов М., Саидова М.Х. Сфера услуг: проблемы и проблемы развития.- Душанбе: Дониш, 2007. – 544с.

122. Раджабов Р.К., Хабибуллоев Х.Х., Ашуров К.Р. Формирования системы обеспечения устойчивого развития предпринимательской деятельности в сфере транспортных услуг: проблемы и региональные аспекты. Монография / Под ред. д.э.н., с.н.с. Рауфи А.-Душанбе : «Ирфон», 2011. – 204 с.

123. Райзберг Б.А., Лозовский Л.Ш., Стародубцева Е.Б. Современный экономический словарь. - М. : ИНФРА-М, 1996. - 496 с.

124. Райзберг Б.А., Лозовский Л.Ш., Стародубцева Е.Б. Современный экономический словарь. - М.: ИНФРА-М, 1996. - 496 с;

125. Рауфи А. Конкурентная экономика: монография / Под общ. ред. д.э.н., профессора О.Б. Бобоева. – Душанбе : Дониш, 2014. - 208 с.

126. Рауфи А. С единством к рынку / Под общей редакции д.э.н., профессора И. Асророва. – Душанбе : Дониш, 2006. – 244 с.

127. Рауфи А. Транспорт в системе рыночной экономики: монография / Под общ. ред. д.э.н., профессора А.Х. Катаева. –Душанбе : Ирфон, 2002. - 255 с.

128. Рихтер К.Ю., Минаев А.П. Математическое моделирование транспортных процессов с учетом социально-экономических факторов / К.Ю. Рихтер, А.П. Минаев. - М., 1984. - 84 с.

129. Рутгайзер В.М., Корякина Т.И., Арбузова Т.И. Сфера услуг : новая концепция развития / В.М. Рутгайзер, Т.И. Корякина, Т.И. Арбузова. - М. : Экономика, 1990. - 160 с.

130. Саидахмедов С. С. Организация управления пригородными автобусными перевозками в Таджикской ССР: автореф. дисс. ... канд. экон. наук : 08.00.05 / С.С. Саидахмедов - М., 1991. - 18 с.

131. Самойлов Д.С. Городской транспорт / Д.С. Самойлов. М. : Стройиздат, 1983. - 384 с.

132. Самуэльсон П.А. Экономика. В 2 т. Т. 1 / П.А. Самуэльсон - М. : НПО «АЛГОН», ВНИИСИ, 1992. - С. 38.

133. Самуэльсон П.А. Экономика. В 2 т. Т. 1. - М.: НПО «АЛГОН», ВНИИСИ, 1992. - С. 38.

134. Сангинов О. К. Пассажирский автомобильный транспорт и социально-экономическое развитие горных регионов / О.К. Сангинов. – Душанбе : Ирфон, 1999. – 70 с.

135. Сангинов О.К. Проблемы формирования и развития рынка транспортных услуг горных регионов : монография / Под общ. ред. д.э.н., профессора О.Б. Бобоева. - Душанбе : Ирфон, 2002. – 189 с.

136. Сафонов Э.А. Оптимизация систем городского пассажирского транспорта / Э.А. Сафонов. – Омск : ОмПИ, 1985. - 86 с.

137. Семенова, О.С. Математическое моделирование в задачах оптимизации движения городского пассажирского транспорта с учетом наложения маршрутных схем [Текст] : автореф. дис. ... канд. техн. наук. / О.С.Семенова. - Новокузнецк, 2009. - 25 с.

138. Сергеев В.И. Менеджмент в бизнес-логистике / В.И. Сергеев. - М. : Информационно-издательский дом «ФИЛИНЪ», 1997. - 772 с.

139. Сивоградов О.В. Региональные пассажирские транспортные системы. - М.: Наука и техника, 1988.-164с.

140. Сивограков О.В. Региональные пассажирские транспортные системы / О.В. Сивограков. – Минск : Наука и техника, 1988. - 135 с.

141. Сидыков Э. Региональный транспортный комплекс : формирование и развитие / Э. Сидыков.- Душанбе, Ирфон 1987.- 208 с.

142. Симпсон Б. Планирование развития городов и общественный транспорт в Великобритании, Франции, ФРГ / Б. Симпсон. - М. : Транспорт, 1990. - 96 с.

143. Смехов А.А. Маркетинговые модели транспортного рынка / А.А. Смехов. - М. : Транспорт, 1998. - 120 с.

144. Смехов А.А. Основы транспортной логистики / А.А. Смехов. - М. : Транспорт, 1995. - 197 с.
145. Спирин И.В. Организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками / И. В. Спирин. - 5-е изд., перераб. - М.: Издательский центр «Академия», 2010. - 400 с.
146. Социально-экономическое положение города Душанбе в 2017 году: статсборник.- Душанбе: ГУ АСПРТ, 2018.-414с.
147. Спирин И.В. Перевозки пассажиров городским транспортом. - М. : ИКЦ «Академкнига», 2006. – 145 с.
148. Среднесрочная экономическая стратегия Правительства Республики Таджикистан на 1998-2001 гг. - Душанбе, 1998. - 13 с.
149. Ставничный Ю.А. Транспортные системы городов / Ю.А. Ставничный. - М. : Стройиздат, 1990. - 224 с.
150. Стандарты серии ИСО 9000: 1994.
151. Статистический ежегодник Республики Таджикистан-2018: статсборник. – Душанбе: Агентства по статистике при Президенте Республики Таджикистан, 2018. – 440 с.
152. Статистический ежегодник г. Душанбе. – Душанбе : ГУАгентства по статистике при Президенте Республики Таджикистан, 2018. - 414 с.
153. Статистический ежегодник города Душанбе.-Душанбе: ГУАСПРТ, 2018.-414с.
154. Столов А.Я. Регулирование рынка транспортных услуг на основе лицензионной системы функционирования автотранспорта / А.Я. Столов // Экономические аспекты совершенствования управления автомобильным транспортом. - М. : Гос. НИИ автомоб. транс. /НИИАТ/, 1990. - С. 57.
155. Терешина Н.П., Абрамов А.П., Галабурда В.Г., Рышков А.В. Методы оценки конкурентоспособности транспортной продукции с учетом внутранспортного эффекта / Н.П. Терешина, А.П. Абрамов, В.Г. Галабурда, А.В. Рышков // Экономика железных дорог. -2002. - № 4. – С. 22.

156. Тойменцева, И.А. Стратегическое планирование транспортных услуг [Текст] / И.А. Тойменцева // Вестн. Самар. гос. экон. ун-та. - Самара, 2009. - № 12 (62). - С.112-117

157. Тоштаров Г.А. Григорьева Е.М. Финансовая среда предпринимательства и предпринимательские риски / Г.А. Тоштаров, Е.М. Григорьева. - М. : Финансы и статистика, 2006. – 255 с.

158. Транспорт и связь Республики Таджикистан : статистический сборник. – Душанбе : Агентства по статистике при Президенте Республики Таджикистан, 2018. - 60 с.

159. Трегубов, В.Н. Функциональное обеспечение синхронизации в логистических системах общественного пассажирского транспорта [Текст] : автореф. дис. ... д-ра экон. наук: 08.00.05 / Трегубов Владимир Николаевич; [Гос. образоват. учреждение высш. проф. образования «Саратовский государственный технический университет»]. - СПб., 2011.- 39 с.

160. Улицкий М.П. Исследование некоторых вопросов экономического регулирования работы автотранспортных предприятий : дисс. ... канд. экон. наук : 08.00.05 / Улицкий Михаил Петрович - М., 1969. - 205 с.

161. Улицкий М.П. Совершенствование хозяйственного механизма социально – производственной системы городского пассажирского транспорта : автореф. дис. ... докт. экон. наук : 08.00.05 / Улицкий Михаил Петрович - М., 1986. – 26 с.

162. Управление и организация в сфере услуг. Теория и практика. К. Хаксевер, Б. Рендер, Р. Рассел, Р. Мердик. - СПб. : Питер, 2002. - 752 с.

163. Усиченко Н.Г. Организационно-экономические основы регулирования системы городского пассажирского транспорта : автореф. дис. ... канд. экон. наук : 08.00.05 / Усиченко Николай Григорьевич – СПб., 2000 – 21 с.

164. Фалин С.А. Оценка конкурентоспособности пассажирских перевозок / С.А.Фалин // Экономика железных дорог. - 1999. - № 12. – С. 54.

165. Философова Т.Г., Быков В.А. Конкуренция и конкурентоспособность / Т.Г. Философова, В.А. Быков. – М. : ЮНИТИ, 2007. – 269 с.

166. Фурсов В.А., Марцева Т.Г. Оценка конкурентоспособности автотранспортной организации / В.А. Фурсов, Т.Г. Марцева // Экономика. - 2009. – С. 33.

167. Хабибов С.Х. Сфера услуг на современном этапе / С.Х. Хабибов. Душанбе : Общество «Знание», 1985. - 80 с.

168. Хабибуллоев Х.Х. Приоритетные направления совершенствования транспортного обслуживания регионов Республики Таджикистан : автореф. дис. ... канд. экон. наук : 08.00.05 / Хабибуллоев Хабибулло Хайруллоевич – Душанбе, 1999. - 24 с.

169. Хафизова А.В. Обеспечение конкурентоспособности услуг по перевозке пассажиров автобусами в городском сообщении : автореф. дисс. ...канд. экон. наук : 08.00.05 / А.В. Хафизова -Уфа, 2010. - 25 с.

170. Хизриева З.А. Управление повышением эффективности и качества услуг пассажирского автотранспорта в муниципальном хозяйстве: Автореферат дисс...канд.экон.наук: 08.00.05/З. А.Хизриева.- Махачкала, 2009.- 24 с.

171. Хизриева З.А.Управление повышением эффективности и качества услуг пассажирского автотранспорта в муниципальном хозяйстве: автореф. дисс...канд.экон.наук.- Махачкала, 2009.-24 с.

172. Хилл, Н. Как измерить удовлетворенность клиентов [Текст] : пер. с англ. / Н. Хилл, Дж. Брайерли, Р. Мак-Дуголл. - М. : ИНФРА-М, 2005. - 176 с.

173. Ходжаев П.Д. Государственное регулирование рынка услуг пассажирского автотранспорта / О.К. Сангинов, П.Д. Ходжаев // Вестник Таджикского национального Университета. – Душанбе : ТГНУ. - 2004. - С. 114.

174. Ходжаев П.Д. Качества перевозок как важный фактор обеспечения конкурентоспособности услуг пассажирского автомобильного транспорта / П.Д. Ходжаев. // Вестник ЦСИ Таджикистан и современный мир. № 5 (43). Душанбе : ООО Дакики. - 2014. - С. 94.

175. Ходжаев П.Д. Организационно-экономические аспекты функционирования рынка услуг пассажирского автотранспорта в Республике

Таджикистан: монография: под общ.ред. д.э.н., профессора Раджабова Р.К. – Душанбе: Ирфон, 2006. - 184 с.

176. Ходжаев П.Д. Оценка конкурентоспособности предприятия на рынке транспортных услуг: монография / Под общ.ред. д.э.н., профессора Раджабова Р.К. – Душанбе : Ирфон, 2010. - 190 с.

177. Ходжаев П.Д. Пассажирские автомобильные перевозки: учебное пособие / О.К. Сангинов, П.Д. Ходжаев, Джалилов У.Д. – Душанбе : Ирфон, 2006. - 94 с.

178. Ходжаев П.Д. Прогнозирование показателей предложения услуг пассажирского автотранспорта / П.Д. Ходжаев. // Известия АН Республики Таджикистан, серия: Экономика. – Душанбе: Ирфон. - 2006. - С. 85.

179. Ходжаев П.Д. Рынок услуг пассажирского автотранспорта – важный фактор развития экономики региона / П.Д. Ходжаев. // Вестник Таджикского национального Университета. – Душанбе : ТГНУ. - 2007. - С. 180.

180. Ходжаев П.Д. Формирование конкурентных отношений на рынке транспортных услуг / П.Д. Ходжаев. // Вестник Таджикского национального университета № 2/8 (100). ч. 2. Душанбе : ТНУ. - 2012. – С. 210

181. Четыркин Е.М. Статистические методы прогнозирования / Е.М. Четыркин. - М. : Статистика, 1975. - 184 с.

182. Чумаков Л. Л. Управление процессом оказания услуг городским пассажирским транспортом. автореф. дис. ... канд. экон. наук : 08.00.05 / Чумаков Леонид Леонидович - Гольятти, 2008. - 21 с.

183. Шабунина Н.М. и др. Теория и практика региональной экономики. - Волгоград: Изд. ВолГУ, 1996. - 184 с.

184. Шавырава, Ч.Д. Разработка методики организации обслуживания населения автобусным транспортом в малых городах [Текст] : автореф. дис. . канд. техн. наук / Ч.Д. Шавыраа. - СПб., 2009. - 16 с.

185. Шаталин Ю.А., Сирмай И.А. Экономико-математические методы в региональных исследованиях / Ю.А.Шаталин, И.А.Сирмай // Экономико-

математические методы в размещении производительных сил. - М. - 1979. - С. 124 - 150.

186. Шахов А.Ю. Управление инновационной деятельностью муниципального транспортного предприятия на основе моделирования финансовых результатов : автореф. дис. ... канд. экон. наук: 08.00.05 / Шахов Александр Юрьевич - Орел, 2010. - 24 с.

187. Штейн О.И. Оценка интегральной конкурентоспособности предприятий / О.И. Штейн. // Вестник СевНТУ. : Экономика и финансы.- Севастополь : Издательства СевНТУ. - 2008. - вып. 92. - С. 49.

188. Эльдарханов Х. Ю. Логистика: управление городским грузодвижением [Текст]: моногр. / Х. Ю. Эльдарханов. – Тамбов: Грамота, 2008. – 145 с.

189. Якушев А.Ж., Тулинов В.В. Новые методы управления на автомобильном транспорте: маркетинг, страхование, лизинг / А.Ж. Якушев, В.В. Тулинов. - М. : Транспорт, 1991. - 89 с.

190. Bus deregulation in the United Kingdom / W.J. Tuson // UITP Revue. - 1989. – 37. - № 4& - P. 353.

191. Doxiadis C.A. Ekistics, An Introduction to the science of human settlements / C.A. Ekistics Doxiadis. - New York : Oxford University Press, 1968. - 218 p.

192. Easterly, W., and S. Rebelo. Fiscal Policy and Economic Growth / W. Easterly, S. Rebelo // Journal of Monetary Economics. - 1993. - N 32. - P. 220.

193. Extra threads in a rich tapestry // Railway Gas. Int. - 1986. - №11. - P. 213.

194. Investing in development : new roles for private capital / N 6. New Brunswick : Oxford, 1986. – 276 p.

195. Pindyck R., S. Solimano. Economic Instability and Aggregate Investment / R. Pindyck, S. Solimano. World Bank. Policy Research Department. Macroeconomics and Growth Division. – Washington : D.C., 1993. – 152 p.

196. Privatization and deregulation in passenger transportation / Proceedings of the 2th International Conference. - Tampere, Finland : 1991. - 310 p.

197. Wester F.V. Transport in towns / F.V. Wester // Journal of Transport Economics and Policy. - 1986. - № 4. - P. 129.

Количество транспортных средств в ГУП г. Душанбе до 01.01.2019года

Наименование предприятий	Количество транспортных средств, ед.	
ГУП «АВТОБУС-1» «ISUZU CITY PORT»	10	260
«ISUZU CITY BUS»	30	
«АКИА»	55	
«Икарус»	10	
«ЛиАЗ»	145	
«ПАЗ»	10	
ГУП «АВТОБУС-2» «ISUZU CITY BUS »	24	131
«Китайский автобус»	16	
«ПАЗ»	39	
«АКИА»	50	
«SAZ»	2	
ГУП «АВТОБУС-3» «ГАЗел »	30	89
«ПАЗ»	30	
«АКИА»	27	
«SAZ»	2	
ГУП «ТРОЛЛЕЙБУС» «Депо-1»	53	105
«Депо-2»	52	
Всего	585	

Характеристика автобусных маршрутов в г. Душанбе (01.01.2019)

№ n/n	№ маршрут	Наименование маршрут	Длительность маршрут (км)
1	1	ул. Гагарин – Южный терминал	24,5
2	2	Восточный терминал - Южный терминал	22,5
3	3 ^a	Цементзавод – ж/д. Вокзал	11,1
4	6	Чортут – Национальный банк	13,0
5	7	Восточный терминал – Масложиркомбинат	17,4
6	8	Зарафшон 2 – Старый аэропорт	15,9
7	11	Рынок «Мехргон» - Торговый центр Балх	18,2
8	13	Бунёдкорон – ул. Гагарин	11,9
9	14	Диагностический технический центр - Гулбутта	5,6
10	18	ул. Гагарин - Пахтакор	19,5
11	22	Испечак - ул. Гагарин	15,3
12	23	104–МКР – ж/д. Вокзал	9,1
13	26	Дом писателей – 102-МКР	8,2
14	27	ЗАО «Терминал» - Диагностический технический центр	8,8
15	28	Испечак - Южный терминал	23,9
16	37	Бунёдкорон - Каротегин	14,0
17	43	Восточный терминал - Южный терминал	24,1
18	60	Зарнисор - Шохамбари	17,7
19	81	Торговый центр Балх - Южный терминал	16,5
		Всего	297,2

Характеристика троллейбусных маршрутов в г. Душанбе (01.01.2019)

№ п/п	№ маршрут	Наименование маршрут	Длительность маршрут (км)
1	1	Парк Айки – ж/д. Вокзал	8,5
2	2	Аэропорт – 102-МКР	12,9
3	4	Аэропорт – Гулбутта	13,9
4	5	Гипрозем – ж/д. Вокзал	20,6
5	8	Карияи Боло – ж/д. Вокзал	8,4
6	9	Масложиркомбинат – Обшорон	12,9
7	10	Обшорон – 82-МКР	14,3
8	12	Гулбутта – ЦУМ	13,3
		Всего	104,8

Характеристика микро автобусных маршрутов в г. Душанбе (01.01.2019)

№ п/п	№ маршрут	Наименование маршрут	Длительность маршрут (км)
1	1 ³	Аэропорт – Гулбугта	18,0
2	2 ³	Пахтакор - Мехргон	16,8
3	4	ул. Пролетар – Чаноро	12,0
4	5	Шодиёна – Южный терминал	12,5
5	5 ^A	Восточный терминал – Южный терминал	23,7
6	6	Зарафшон 2 – ул. А. Балъами	17,7
7	7	Чортут - Маърифати	11,4
8	8 ³	Зарафшон – Китай базар	16,4
9	10 ³	Физкультурный институт - Пахтакор	18,3
10	11	ул. Истарафшан – Арбоб-Хотун	11,6
11	12	Озера Чорбог - ул. Гагарин	19,9
12	13	Средней школа №61 – Торговый центр Балх	12,9
13	14 ³	Чанорро – Пахтакор	17,0
14	15	103-МКР – Терминал «Озод-транс»	18,6
15	16	Чортеппа – ул. Фучик	16,4
16	17	ул. Гагарин - 103-МКР	13,7
17	17 ^A	ул. Гагарин - 103-МКР	12,2
18	18	Рынок Мехгон - Восточный терминал	10,2
19	19	Парк Хайём - Пахтакор	19,9
20	21	ул. Гагарин (кольцевой)	8,4
21	22	ул. Мухаммадиев (кольцевой)	20,3
22	24	ул. Гагарин – дом отдыха «Бофанда»	13,5
23	24 ^A	ул. Гагарин - Сабззор	9,7
24	25 ³	Зарафшон - Мехргон	18,5
25	26	Национальный парк - дом отдыха «Шарора»	19,7
26	29	Пахтакор – Сари кишти	12,2
27	30	Диагностический технический центр – Детсад № 31	10,0
28	33	ул. Фучик 60/1 - Южный терминал	18,1
29	33 ^b	ул. Фучик 60/1 - Гулбугта	16,7
30	34	ул. Гагарин – Чормагзакони поён	8,1
31	35	Зарафшон 2 - Ховарон	25,5
32	39	Диагностический технический центр – Восточный терминал	16,9
33	42	Зарафшон 2 - Южный терминал	24,7
34	44	ул. Пулод Толис – Масджид Мавлоно Якуби Чархи	16,8
35	45	Махмадшохи боло - Ленинград	19,4
36	46	Зарафшон - ЗАО «Терминал»	15,5
37	47	Навобод ул. Кайхон – ж/д. Вокзал	14,5
38	50	Чорякорон – терминал ЗАО «Фароз»	25,5
39	52	Столовая «Райхон» - Гулбугта	15,8
40	54	Пахтакор - Физкультурный институт	19,4
41	55	Джуйбодом – ЗАО «Терминал»	11,5
42	53	Чортут - Гулбог	20,6
43	56	Операционный центр им. Ахмадшохи Масъуд - Южный терминал	13,5
44	67	ул. Гагарин - Маърифат	14,8
45	77	Торговый центр «Балх» - Джангалак	21,7
46	79	Зарафшон 2 – Ленинград	21,2
47	80	ул. Гагарин – Село Чавалай р-н Рудаки	5,0
48	82	Рынок «Мехгон» - Ховарон 13, 14 и 15	12,6
49	88	Южный терминал – Государственное фармацевтическое агентство	24,0
		Всего	793,3