

ТАДЖИКСКИЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ
имени академика М.С. Осими

На правах рукописи

УДК 656.078:625.711.812 (575.32)



ЮНУСОВ ФАРИДУН МАЪРУФОВИЧ

**РАЗВИТИЕ НОВЫХ ФОРМ И СПОСОБОВ
ОРГАНИЗАЦИИ ПЕРЕВОЗОК В УСЛОВИЯХ
ВЫСОКОГОРЬЯ**

(на материалах ГБАО Республики Таджикистан)

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

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание ученой степени
кандидата экономических наук

Душанбе – 2020

Диссертация выполнена на кафедре экономика и транспортная логистика
Таджикского технического университета имени академика М.С. Осими

Научные руководители:

Ходжаев Парвиз Давронович,

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

Хабибуллоев Хабибулло Хайруллоевич,

кандидат экономических наук, доцент
кафедры математической и информационной
моделирования Таджикского
государственного финансово-экономического
университета

Официальные оппоненты:

Рауфи Абдугаффор,

доктор экономических наук, профессор
кафедры отраслевого и международного
маркетинга Технологического университета
Таджикистана

Самандаров Искандар Хусейнович,

доктор экономических наук, профессор
кафедры экономического анализа и
статистики Таджикского аграрного
университета имени Шириншох Шотемура

**Оппонирующая организация: Бохтарский государственный университет
имени Носира Хусрава**

Защита диссертации состоится 03.04.2020 года в 9⁰⁰ часов на заседании
диссертационного совета **6D.KOA-032** при Таджикском техническом
университете имени академика М.С. Осими (734042, г. Душанбе, проспект акад.
Раджабовых 10, e-mail: sirochiddin.chorshanbiev.89@mail.ru).

С диссертацией можно ознакомиться в научной библиотеке и на
официальном сайте ТТУ имени академика М.С. Осими
<http://ttu.tj/2019/12/26/защита-юнусова-фаридуна-маъруфовича/>

Автореферат разослан:

02.03.2020 г.

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



С.Р. Чоршанбиев

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы диссертационного исследования. Благодаря конструктивной миротворческой деятельности Основателя мира и национального единства – Лидера нации, Президента Республики Таджикистан уважаемого Эмомали Рахмона, в стране удалось обеспечить мир и национальное согласие, открылись широкие перспективы для социально-политического и экономического прогресса, культурного и духовного обновления общества, возрождения нации и национальных обычаев.

В транспортную систему страны входят такие виды транспорта, как автомобильный, железнодорожный, воздушный, а также включаются такие составляющие, как автодороги, международные транспортные коридоры и городской транспорт. Учитывая специфические особенности нашей страны, автомобильный транспорт занимает ведущее место в общем объеме перевозок грузов и пассажиров. Вместе с тем путем строительства мостов, тоннелей и других искусственных сооружений обеспечивается круглогодичное движение автотранспортных средств в условиях высокогорья. Развитие транспортного обслуживания в условиях высокогорья в значительной степени способствует социально-экономическому развитию и полному удовлетворению потребности экономики и населения высокогорья в автотранспортных услугах.

Формирование и развитие рыночных отношений и стабильное развитие регионов высокогорья предусматривают развитие перевозочного процесса. Перевозочный процесс в условиях высокогорья тесно взаимосвязан с социально-экономическими реформами в транспортной отрасли в нынешних условиях. При этом формирование и обеспечение развития организации перевозок является очень сложным процессом, который предусматривает устойчивое функционирование отраслей национальной экономики, развитие нормативно-правовой базы в транспортной отрасли, ужесточение конкурентных отношений на транспорте, а также государственное регулирование, разработку методологических основ развития транспортной системы региона и т.д.

В Горно-Бадахшанской автономной области (ГБАО) весьма ограничено использование и развитие всех видов транспорта, и основным видом считается автомобильный транспорт, осуществляя грузовые и пассажирские перевозки. Этот регион по своим природно-климатическим, дорожно-коммуникационным и другим сложным особенностям отличается от всех других областей и местностей Республики Таджикистан. Здесь царит высокогорный, суровый, резко континентальный климат, зимняя температура опускается до -50°C .

Условная граница между Западным Памиром и Восточным проходит ровно посередине ГБАО, это деление определяется внешними признаками (на востоке рельеф более сглаженный, с характерными древними высокогорными поверхностями выравнивания, на западе – высокогорный и глубокорасчлененный) и климатическими различиями.

На большей части области условия для жизни не самые благоприятные. Люди проживают преимущественно в долинах, где климат субтропический, долгое жаркое лето и прекрасные почвы. Собственно, здесь и начинался

нынешний Бадахшан. Таким образом, в ГБАО транспорт является одним из важнейших факторов, влияющих на уровень жизни населения, развития других отраслей народного хозяйства. От деятельности транспорта зависит качество и производительность всех сфер экономики ГБАО.

Транспортная система высокогорья – это многоаспектная система, состоящая из транспортной инфраструктуры, образующей единую транспортную систему и элементы других систем, которые считаются фактором ограничения экономического роста всей системы народного хозяйства. При этом транспортная система играет ведущую роль при перевозке пассажиров и грузов по разным сообщениям и эффективно использует дорожную сеть. Это характеризует степень обеспеченности экономики и населения в перевозках видами транспорта и величину издержек на осуществление транспортного процесса.

Степень изученности темы диссертационного исследования. В условиях развития рыночных отношений приоритетное развитие транспортной системы горного региона требует глубокого изучения. По данной проблеме следует отметить труды таких авторов, как Л.И. Абалкина, М.М. Алибаевой, А.О. Аррака, О.Б. Бобоева, А.М. Большакова, В.В. Ванчукевича, А.В. Вельможина, Е.П. Володина, В.Г. Галабурда, Б.Л. Геронимуса, С.Ю. Глазьева, А.Г. Гранберга, Н.Н. Громова, У.Д. Джалилова, Д.Д. Джумаева, В.А. Кабинова, А.Х. Катаева, И.Н. Лаврикова, О.Н. Ларина, В.Н. Ливщица, Л.Б. Миротина, В.А. Персианова, Р.К. Раджабова, А. Рауфи, С.М. Резера, О.К. Сангинова, М.П. Улицкого, Н.С. Ускова, А.С. Фохакова, Х.Х. Хабибуллоева, М.С. Ходоша, Ф.М. Хамроева, П.Д. Ходжаева, С.Л. Черниковой, Т.Г. Шереметовой и др.

Наряду с изучением многих вопросов исследуемой проблемы в этой области имеются многие нерешенные вопросы для дальнейшего исследования, которые пока еще далеки от своей завершенности.

В процессе исследования неизученными остаются проблемы развития транспортного процесса в ГБАО, которые влияют на развитие ее транспортной системы. Многие аспекты данной проблемы применительно к ГБАО не изучены и требуют конкретного осмысления и проведения дополнительных исследований.

В нынешних условиях особенно слабоизученными считаются такие аспекты, как развитие новых форм и способов организации перевозок в условиях Горно-Бадахшанской автономной области. Эти разработки должны носить адресный характер при увязке развития отдельных отраслей национальной экономики. Все вышеуказанное подчеркивает актуальность выбранной темы исследования.

Теоретические и методологические основы исследования – влияние интеграционных процессов на осуществление хозяйственных реформ, разработанных в научных трудах зарубежных и отечественных ученых современной транспортной теории, практические навыки зарубежных и отечественных ученых и специалистов в области транспорта, а также Указы Президента Республики Таджикистан, Законы, Постановления Маджлиси Оли и Правительства, Государственная целевая программа развития транспортного

комплекса Республики Таджикистан до 2025 года, утвержденная постановлением Правительства Республики Таджикистан от 1 апреля 2011 г., №165., Программа среднесрочного развития Республики Таджикистан на 2016-2020 годы, Национальная стратегия развития Республики Таджикистан на период до 2030 года и другие нормативные документы.

Статистическую базу диссертации составляют отчеты Агентства по статистике при Президенте Республики Таджикистан, Министерства транспорта Республики Таджикистан, Института экономики и демографии Академии наук Республики Таджикистан, Центра стратегических исследований при Президенте Республики Таджикистан.

Общая характеристика исследования

Цель исследования. Целью исследования являются теоретическое обоснование и разработка рекомендации по развитию новых форм и способов организации перевозок в условиях высокогорья на основе анализа ее приоритетных направлений.

Объектом исследования является транспортная система ГБАО.

Предметом исследования являются организационно-экономические отношения, возникающие в процессе организации управления и совершенствования транспортного процесса в ГБАО.

Задачи исследования. Поставленные задачи определили необходимость решения некоторых задач:

- теоретически обосновать роль и место транспорта в системе рыночной экономики;

- уточнить методические основы организации перевозок в условиях высокогорья; выявить особенности и проблемы организации перевозок и их эффективность в условиях высокогорья;

- проанализировать состояние и развитие автотранспортного обслуживания в Республике Таджикистан; оценить функционирование и развитие системы транспортного обслуживания в ГБАО;

- осуществить экономико-математическое моделирование влияния факторов на организацию перевозок в условиях высокогорья;

- сформировать стратегию и организацию новых форм и способов перевозок в условиях развития интеграционных процессов; осуществить прогнозирование параметров, характеризующих организацию новых форм и способов перевозок в ГБАО;

- обосновать и разработать основные направления развития новых форм и способов организации перевозок в ГБАО Республики Таджикистан.

Методы исследования. В процессе исследования использованы методы экспертных оценок, экономического и системного анализа, матричного исчисления, трендового и корреляционно-регрессионного анализа.

Область исследований. Исследование выполнено в рамках специальности 08.00.05 - «Экономика и управление народным хозяйством (экономика, организация и управление предприятиями, отраслями, комплексами – транспорт)», п. 1.5.1. «Анализ деятельности предприятий и организаций различных видов транспорта, выполняемый на уровне

транспортной системы страны, ее регионов, видов транспорта и их коммуникаций (автомобильных дорог, железных дорог, авиалиний, морских путей и др.) и др.», п. 1.5.2. «Исследование влияния транспортного фактора на развитие производительных сил, развитие рынка услуг, повышение эффективности общественного производства и экономической безопасности страны», п. 1.5.3. «Оценка качества транспортного обслуживания экономики и населения страны», п. 1.5.6. «Исследование экономической эффективности различных способов организации перевозок, технического обслуживания и ремонта подвижного состава», п. 1.5.8. «Методы прогнозирования и планирования грузовых и пассажирских перевозок», п. 1.5.10. «Организация производства на автомобильном, железнодорожном транспорте», п. 1.5.13. «Управление на транспорте», п. 1.5.14. «Исследование форм и методов государственного регулирования на предприятиях транспорта» паспорта специальностей ВАК при Президенте Республики Таджикистан (экономические науки).

Этапы исследования. Диссертационная работа выполнена в период 2003-2019 гг.

Основная информационная и экспериментальная база исследования. Диссертационная работа выполнена на кафедре экономика и транспортная логистика Таджикского технического университета имени академика М.С. Осими.

Достоверность результатов исследований подтверждается экспериментами, достоверностью данных, достаточным объемом материалов исследования, статистической обработкой результатов исследований и публикациями. Выводы и рекомендации основаны на научном анализе результатов теоретических и экспериментальных исследований. Достоверность полученных результатов диссертационного исследования подтверждается актами внедрения Министерства транспорта Республики Таджикистан (спр. №2(6)-1126 от 30.10.2019 г.), Управлением государственного учреждения «Автомобильный транспорт и логистические услуги – ГБАО» (спр. №135 от 15.11.2019 г.) и ТТУ имени акад. М.С. Осими (спр. №27/1138 от 03.10.2019 г.).

Научной новизной результатов исследования являются обоснование и разработка приоритетных направлений по развитию новых форм и способов организации перевозок в условиях высокогорья.

Основные положения, содержащие элементы новизны, следующие:

-развиты теоретические основы, выявлены роль и место транспорта в системе рыночной экономики и уточнены методические основы организации перевозок в условиях высокогорья. Системный подход организации и управления к транспортному процессу в условиях высокогорья позволил сформулировать требования, предъявляемые к показателю оценки транспортной обеспеченности: а) объективность; б) простота применения; в) отсутствие усложнения в сборе информации; г) бесспорная вычислимость; д) простота содержания; е) сочетаемость с отдельными параметрами; ж) сопоставимость; з) удовлетворение потребностей населения в транспортных услугах;

-выявлены особенности и проблемы организации перевозок и их эффективность в условиях высокогорья. Доказано, что организация перевозок в условиях высокогорья имеет следующие особенности: реализует процесс производства товаров и услуг в условиях высокогорья; опирается на важный критерий, т.е. полное и своевременное удовлетворение потребностей населения высокогорья; необходимость ресурсного, социально-экономического, технико-технологического, информационно-инновационного и нормативно-правового обеспечения транспортного процесса; сильная зависимость организации перевозок в условиях высокогорья от влияния факторов внешней среды; перевозочный процесс в условиях высокогорья динамичен и изменчив; организация перевозок в условиях высокогорья имеет сезонный характер; эффективность организации перевозок в условиях высокогорья зависит от сохранности, экономичности, полноты, своевременности и безопасности перевозок;

-дана оценка состояния и развития системы автотранспортного обслуживания в Республике Таджикистан и ГБАО в частности; выявлены узкие места и установлены тенденции развития новых форм и способов организации перевозок в условиях высокогорья;

-осуществлено экономико-математическое моделирование влияния факторов на организацию перевозок в условиях высокогорья. На основе учета особенностей и характера изменения пассажиропотоков в ГБАО сгруппированы все факторы на: городские перевозки; местные перевозки; индивидуальные и таксомоторные перевозки. С учетом особенностей осуществления грузовых перевозок в ГБАО на первой стадии сгруппированы факторы, влияющие на внутриобластные перевозки, внутриреспубликанские перевозки и международные перевозки.

-сформирована стратегия организации новых форм и способов перевозок в условиях развития интеграционных процессов и осуществлено прогнозирование параметров, характеризующих новые формы и способы организации перевозок в ГБАО. Доказано, что новыми формами и способами организации перевозок в ГБАО считаются организация перевозок в контейнерах, и в пакетах и развитие системы тяговых плеч в регионе;

-обоснованы и разработаны приоритетные направления развития новых форм и способов организации перевозок в ГБАО Республики Таджикистан. Доказано, что государственное регулирование развития новых форм и способов организации перевозок в условиях высокогорья предусматривает: обеспечение конкурентоспособности транспортных услуг; развитие промышленной отрасли; развитие транспортной и прочих инфраструктур для организации сферы туризма; совершенствование передовых форм организации контейнерных, пакетных перевозок и организация перевозок по методу тяговых плеч; улучшение качества жизни населения на основе рациональной организации пассажирских перевозок.

Теоретическая значимость исследования заключается в том, что теоретические, методические положения, выводы и рекомендации, представленные в диссертации, могут быть использованы в процессе

реализации приоритетных направлений по развитию новых форм и способов организации перевозок в условиях высокогорья.

Практическая значимость проведенных исследований и полученных результатов состоит в решении проблемы развития новых форм и способов организации перевозок в ГБАО Республики Таджикистан. Важное значение имеет использование предложенных методических основ анализа, экономико-математическое моделирование влияния факторов на параметры организации перевозок в условиях высокогорья, формирование стратегии и организации новых форм и способов перевозок в условиях развития интеграционных процессов, прогнозирование параметров, характеризующих новые формы и способы организации перевозок в ГБАО, а также выбор приоритетных направлений и механизмов выявления новых форм и способов организации перевозок в ГБАО Республики Таджикистан.

Основные положения исследования, выносимые на защиту:

- развиты теоретические основы, выявлены роль и место транспорта в системе рыночной экономики и уточнены методические основы организации перевозок в условиях высокогорья;

- выявлены особенности и проблемы организации перевозок и оценка их эффективности в условиях высокогорья;

- дана оценка состояния и развития системы автотранспортного обслуживания в Республике Таджикистан и ГБАО; выявлены узкие места и установлены тенденции развития новых форм и способов организации перевозок в условиях высокогорья;

- осуществлено экономико-математическое моделирование влияния факторов на организацию перевозок в условиях высокогорья;

- сформирована стратегия организации новых форм и способов перевозок в условиях развития интеграционных процессов и осуществлено прогнозирование параметров, характеризующих организацию новых форм и способов перевозок в ГБАО;

- обоснованы и разработаны приоритетные направления внедрения новых форм и способов организации перевозок в ГБАО Республики Таджикистан.

Личный вклад соискателя. Все этапы реализации плана диссертационной работы, такие как разработка темы, ее обоснование и актуальность, цель и задачи исследования проводились при непосредственном участии автора. Автор внес существенный вклад в совершенствование стратегии и организации новых форм и способов перевозок в условиях развития интеграционных процессов, прогнозирование параметров, характеризующих организацию новых форм и способов перевозок в ГБАО, а также выбор приоритетных направлений и механизмов развития новых форм и способов организации перевозок в ГБАО Республики Таджикистан.

Апробация результатов исследования. Основные положения работы были доложены и одобрены на научных конференциях Таджикского технического университета имени академика М.С. Осими, Худжандского политехнического института ТТУ имени академика М.С. Осими, Таджикского национального университета, Академии наук Республики Таджикистан,

Комитета молодежи и спорта при Правительстве Республики Таджикистан в период с 2007 по 2019 гг.

Разработанные методики и рекомендации могут быть использованы транспортными организациями различных видов собственности, местными органами государственной власти (хукуматами) при принятии решений о развитии транспортной системы.

Научно-методические разработки автора использованы при чтении дисциплин «Организация производства и управления транспортным предприятием», «Рынок транспортных услуг», «Технология организации и управления грузовыми перевозками», «Основы транспортно-экспедиционного обслуживания населения», «Технология организации и управления пассажирскими перевозками», «Взаимодействие видов транспорта», «Управление транспортным процессом» для студентов инженерных специальностей вузов.

Публикация результатов исследования. Основное содержание диссертации опубликовано в 25 научных статьях общим объемом 4,9 печатных листа, из них 17 в рецензируемых журналах ВАК при Президенте Республики Таджикистан.

Структура и объем диссертации. Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения и приложения, списка используемых литератур из 147 наименований и изложена на 186 страницах машинописного текста.

Основное содержание диссертации

Во введении обоснована актуальность и степень изученности темы диссертационного исследования, теоретические и методологические основы исследования, цель и задачи, объект и предмет исследования, методы исследования, информационная база, достоверность и обоснованность результатов исследования, научная новизна исследования, теоретическая и практическая значимость исследования, этапы исследования, личный вклад соискателя, апробация результатов исследования, публикации и структура диссертации.

В первой главе – «Теоретико-методические основы организации перевозок и их эффективность в условиях высокогорья» уточнены теоретические основы, выявлены роль, место транспорта в системе рыночной экономики, рассмотрены методические основы организации перевозок в условиях высокогорья и выявлены особенности и проблемы организации перевозок и их эффективность в условиях высокогорья.

В условиях формирования и развития рыночных отношений транспорт играет ключевую роль в развитии всех отраслей национальной экономики. Транспорт как соединяющее звено экономики обеспечивает удовлетворение потребности населения и экономики в передвижениях и в перевозках. Важно отметить, что Республика Таджикистан является высокогорным регионом. Население высокогорья проживает в трудных природно-климатических условиях и отличается полностью не выявленным потенциалом знаний и опыта. Вместе с тем деятельность горных регионов регулируется с помощью Закона Республики Таджикистан о горных регионах. При этом особый интерес

представляет изучение организации грузоперевозок в условиях высокогорья.

Автор считает, что организация грузоперевозок в условиях высокогорья предусматривает уточнение порядка их осуществления, учета и контроля, руководства, улучшения системы расчетов за перевозки грузов и системы документооборота. Вместе с тем от уровня организации грузоперевозок в условиях высокогорья зависит эффективность автотранспортного процесса, т.е. качество и количество грузов, своевременность доставки грузов, удобство пользования системой перевозок (рис. 1).

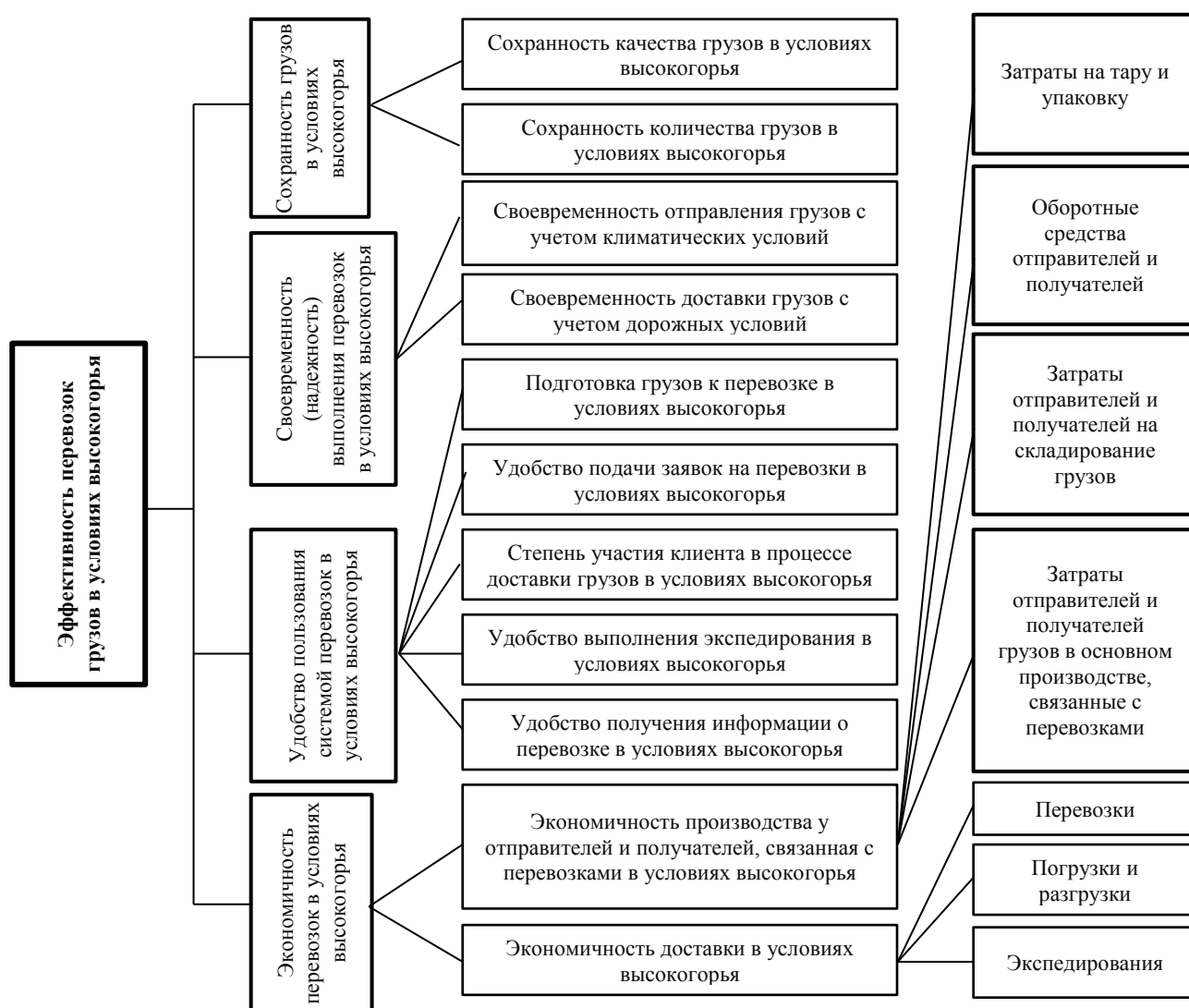


Рисунок 1. – Структурные составляющие эффективности перевозок грузов автомобильным транспортом в условиях высокогорья*

*Составлено автором.

Автор отмечает, что ГБАО имеет относительно слабую экономику, поэтому изучение рыночных тенденций и закономерностей требует специфичного подхода. Развитие ГБАО в рыночных условиях связано с развитием ее автотранспортной системы. По мнению автора, эффективное формирование и развитие автотранспортной системы в условиях высокогорья считается тем главным звеном, которое обеспечивает социально-экономическое развитие региона. Автор утверждает, что развитие транспортной деятельности

является важным фактором для более ускоренного развития социально-экономической сферы. ГБАО является одним из самых высокогорных регионов нашей планеты. Почти вся его территория расположена на высоте более 3000 м.

В диссертации автор считает, что необходимо разработать универсальный показатель оценки развития транспортной системы высокогорья. В связи с тем, что предлагаемые методики не отражают степень развития транспортной системы региона по следующим причинам: многие методики опираются на абстрактные соображения, не имеющие конкретного физического смысла; опираются только на сопоставительную оценку; отражают фактическое состояние транспортного обслуживания населения региона. С учетом вышеизложенного, в качестве показателя оценки автор предлагает выбрать показатель – уровень транспортной обеспеченности населения.

Автор считает, что важной задачей организации перевозок в условиях высокогорья считается выявление особенности и проблем организации перевозок, их эффективность в данных условиях. В целом особенности транспорта в условиях высокогорья приведены на рисунке 2.

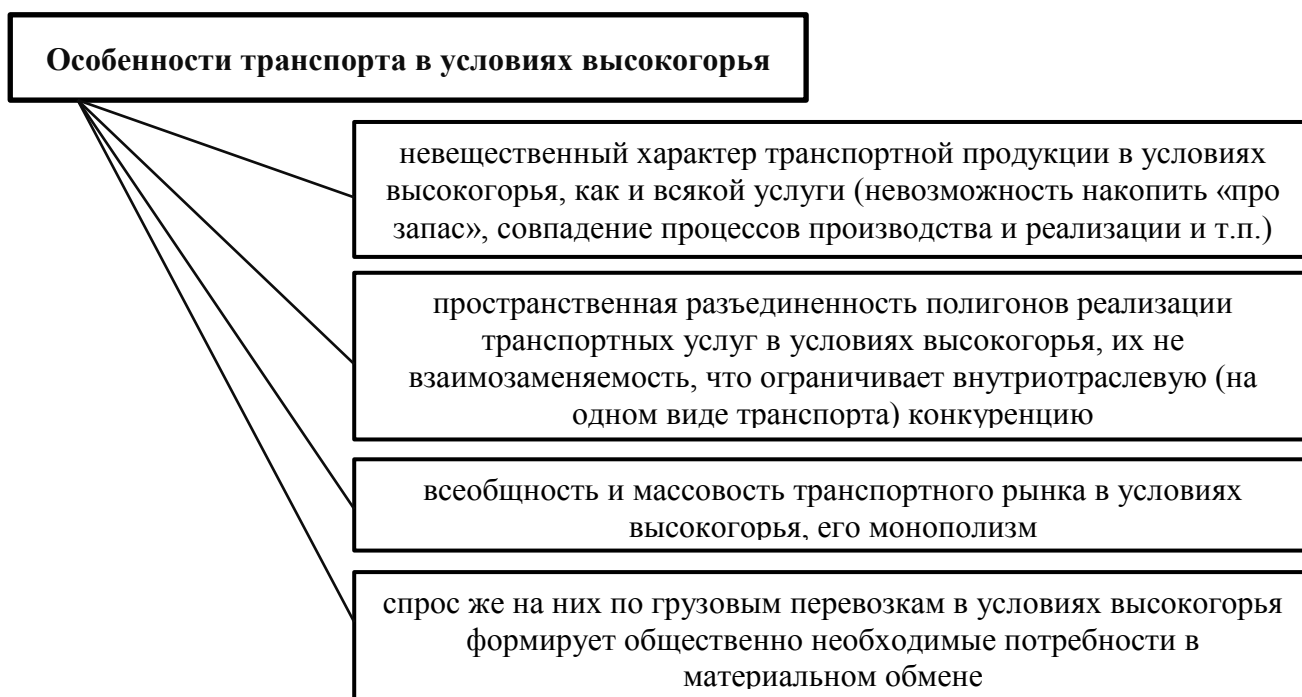


Рисунок 2. – Особенности транспорта в условиях высокогорья*

*Составлено автором.

В диссертации автор выделяет следующие особенности организации перевозок в условиях высокогорья: реализация процесса производства товаров и услуг в условиях высокогорья; опирается на важным критерии, т.е. полном и своевременном удовлетворении потребностей жителей высокогорья; необходимость ресурсного, социально-экономического, технико-технологического, информационно-инновационного и нормативно-правового обеспечения; сильная зависимость организации перевозок в условиях высокогорья от факторов внешней среды; перевозочный процесс в условиях высокогорья охватывает не только перевозку грузов и пассажиров, но и дополнительные операции, связанные с его подготовкой; перевозочный

процесс в условиях высокогорья динамичен и изменчив; организация перевозок в условиях высокогорья имеет сезонный характер; эффективность организации перевозок в условиях высокогорья зависит от сохранности, экономичности, полноты, своевременности и безопасности доставки.

Вместе с тем необходимо учесть специфические особенности ГБАО как высокогорного региона. ГБАО как горный регион имеет следующие специфические особенности, которые свойственны многим высокогорным регионам страны: все дороги ГБАО находятся в долинах, и стихийные бедствия разрушают дороги, в определенное время эти природные явления мешают движению транспорта, в ГБАО отсутствуют альтернативные дороги; высокая цена продуктов питания и других материалов зависит от деятельности транспорта; водитель работает без перерыва больше 14 часов (по направлению Душанбе – Хорог); грузы сначала поступают из КНР в Душанбе, а потом обратно в ГБАО, потому что Хорог не в состоянии принять большой объем грузов; не существует альтернативных дорог, строительство автомобильных дорог становится трудным; безлюдные места - «Белое пятно» (север ГБАО – через Ляхш) занимают большую территорию, для строительства дороги ее рельеф не изучен полностью, при строительстве автодороги через данный объект до пер. Кулма протяженность дороги сокращается до 500 км; отсутствует дорожно-транспортная инфраструктура; туризм в ГБАО уже действует, только надо улучшить качественное транспортное обслуживание, гигиеническое и бытовое состояние; действует приграничная торговля, но ее доля мизерна; в районах ГБАО функционируют нерациональные маршруты; имеется возможность выхода ГБАО на международные маршруты (через «Дарвозаи Вахон» приблизительно 40 км до Пакистана). Также в диссертации выявлены проблемы организации перевозок в условиях высокогорья.

Во второй главе – «Современное состояние и развитие организации перевозок в условиях высокогорья» проведен анализ состояния и развития автотранспортного обслуживания в Республике Таджикистан, дана оценка функционирования и развития организации перевозок в ГБАО и осуществлено экономико-математическое моделирование влияния факторов на организацию перевозок в условиях высокогорья.

В диссертации проведен анализ роста индекса ВВП с 2010 до 2017 гг. - 2,47 раза и ВВП на душу населения в 2,1 раза. При росте индекса грузооборота на 1,23 раза, эластичность будет составлять 0,58. Экономико-статистический анализ динамики показателей функционирования транспорта показал, что: эластичность в 0,1 между грузооборотом автотранспорта и ВВП является достоверной; эластичность между пассажирооборотом автотранспорта и ВВП на душу населения - 0,996; эластичность между пассажирооборотом воздушного транспорта и ВВП на душу населения - 0,34.

Автотранспорт в рыночном хозяйстве страны играет ключевую роль. Более 94% грузовых и 96% пассажирских внутриреспубликанских перевозок осуществляется автотранспортом, а железнодорожные перевозки не развивались из-за горного рельефа. В 2017 году по сравнению с 2010 г. перевозка пассажиров увеличилась на 110,2%.

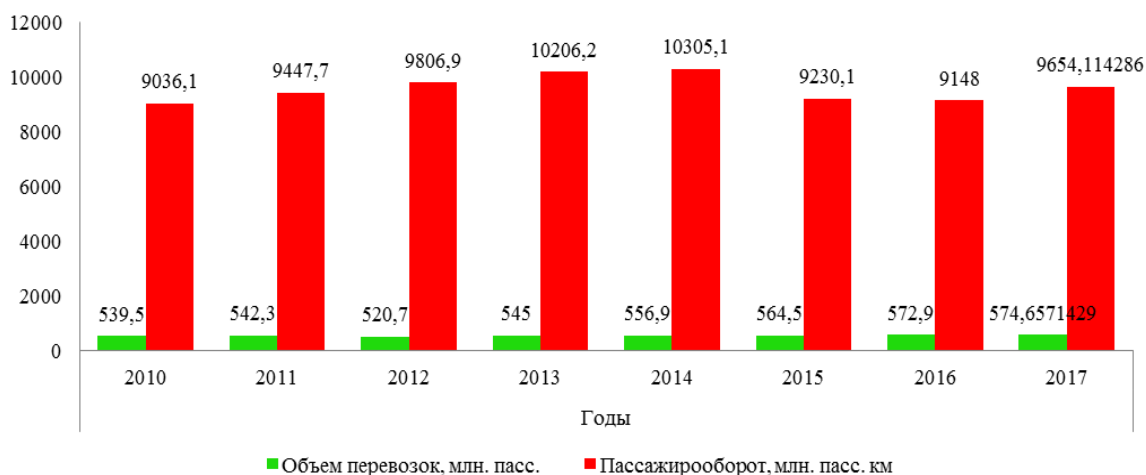


Рисунок 3. – Объем перевозок пассажиров и пассажирооборота транспортом общего пользования

Объем перевозок пассажиров автотранспортом в 2010-2017 гг. увеличился на 109,1%. Вместе с тем годовой платежеспособный спрос жителей на автотранспортные услуги равен 574,3 млн. пассажиров, а пассажирооборот – 6806,8 млн. пассажира – километров. Количество перевезенных пассажиров в международных сообщениях в 2017 году составило 0,17 млн. пассажиров и имеет тенденцию к увеличению. Относительно 2016 года объем перевозок увеличивается. Такая же тенденция наблюдается и в грузоперевозках. Объем перевозок грузов с 2010 г. до 2017 г. имеет тенденцию к увеличению. С 2010 года наблюдается рост этого показателя (среднегодовой рост 1,42 раза). Значительный рост имеет объем грузоперевозок автотранспортом.



Рисунок 4. – Объем перевозок грузов и грузооборот транспортом общего пользования

Республика Таджикистан, являясь горной страной, располагается между Китаем, Афганистаном, Узбекистаном и Кыргызстаном. Горный рельеф не позволяет использовать все виды транспорта. Этот фактор особенно важен для ГБАО, которая весьма ограничена в использовании и развитии всех видов транспорта. В ГБАО, по крайней мере, используется воздушный транспорт, но в основном грузовые и пассажирские перевозки осуществляет автотранспорт. Всю территорию ГБАО занимает горная система Памир, что находится на

соединении отрогов других мощных горных систем Центральной Азии – Гиндукуш, Каракорум, Куньлунь и Тянь-Шань.

Важно отметить, что территория ГБАО включает таджикскую часть исторической области Бадахшан, протянувшуюся по правому берегу реки Пяндж, что образуется при слиянии рек Памир и Вахандарья, занимает территорию 62,9 тыс. кв. км. Население на 1 января 2018 года составило 223,6 тыс. человек. Плотность населения в среднем по области (на 1 км² территории) составляет 3,5 человека.

Автор считает, что наибольшую долю по грузовым и пассажирским перевозкам имеет г. Хорог (52,9% пассажирских и 67,01% грузовых перевозок). В области имеется 11573 единиц автомобильного транспорта, в числе которых 1900 грузовых, 486 микроавтобусов, 8865 легковых автомобилей и 322 специальных транспорта. Количество действующих лицензий составляет 142 единицы, пассажирских маршрутов 62 единицы, из них 2 городских маршрута, 56 пригородных и 4 междугородных маршрутов. В городе Хороге имеется 3011 единиц подвижного состава автомобильного транспорта, из них: 409 грузовых, 75 микроавтобусов, 2511 легковых и 16 специальных. Из общего числа 280 единиц являются транспортом общего пользования, которые действуют на основе лицензии, в том числе 58 грузовых, 26 пассажирских и 196 легковых такси. Количество действующих лицензий составляет 28 единиц. Количество пассажирских маршрутов составляет 28 единиц: из них 2 городских, 25 пригородных и 1 междугородный маршрут. По результатам анализа выявлены узкие места в организации грузовых и пассажирских перевозок в ГБАО и ее районов.

Экономико-математическое моделирование считается важным этапом для пошаговой оценки влияния факторов на организацию перевозок и эффективность транспортного обслуживания в условиях высокогорья. В силу того, что в нынешних условиях отсутствует единая методика по оценке спроса населения в транспортных услугах в условиях высокогорья, автором предложена методика, на основе которой можно определить реальную потребность населения высокогорья в транспортных услугах. На основе учета особенностей пассажироперевозок в ГБАО сначала автором были сгруппированы все факторы на следующие виды перевозок: городские перевозки; местные перевозки; индивидуальные и таксомоторные перевозки. Кроме того, с учетом особенностей грузовых перевозок в ГБАО на первой стадии автором сгруппированы все факторы на следующие: внутриобластные перевозки; внутриреспубликанские перевозки; международные перевозки.

Разработанные экономико-математические модели по грузовым и пассажирским перевозкам ГБАО адекватны реальному процессу и статистически значимы (табл. 1).

По мнению автора, разработанные экономико-математические модели позволяют определить потребность жителей ГБАО в услугах пассажирского автомобильного транспорта и осуществления грузоперевозок и на этой основе можно разработать приоритеты по их удовлетворению в условиях высокогорной местности Горно-Бадахшанской автономной области.

Таблица 1. – Экономико-математические модели формирования спроса населения ГБАО на транспортные услуги

| № п/п | Вид экономико-математической модели | Основные параметры |
|--|--|--|
| Пассажирские перевозки | | |
| <i>Городские пассажирские перевозки</i> | | |
| 1 | $Y_1 = -8,699 - 0,0121 * X_1 - 0,0003665 * X_3 + 2,917 * X_6$ <p style="text-align: center;"><i>Коэффициент детерминации:</i> $D = (R_{\text{в}}^2) * 100\% = (0,93931)^2 * 100\% = 88,2303\%$</p> $F_{\text{набл.}} = 17,492, F_{\text{крит.}}(0,01; 3; 7) = 8,45.$ $F_{\text{набл.}} > F_{\text{крит.}}$ $Y_2 = -175,3 - 8,017 * X_1 - 0,07037 * X_3 + 35,56 * X_6.$ <p style="text-align: center;"><i>Коэффициент детерминации:</i> $D = (R_{\text{в}}^2) * 100\% = (0,90433)^2 * 100\% = 81,7813\%$</p> $F_{\text{набл.}} = 10,475, F_{\text{крит.}}(0,01; 3; 7) = 8,45.$ $F_{\text{набл.}} > F_{\text{крит.}}$ | <p>Y_1 – Городские перевозки пассажиров автомобильным транспортом в условиях высокогорья; Y_2 – Городской пассажирооборот автомобильного транспорта в условиях высокогорья; X_1 – Удельный вес городского населения в общей численности населения высокогорья; X_3 – Среднесписочное количество негосударственных автобусов высокогорья; X_6 – Плотность населения высокогорья.</p> |
| <i>Местные пассажирские перевозки</i> | | |
| 2 | $Y_3 = -277,7 + 3,173 * X_{12} + 0,000468 * X_{16} + 0,07419 * X_{22}$ <p style="text-align: center;"><i>Коэффициент детерминации:</i> $D = (R_{\text{в}}^2) * 100\% = (0,99085)^2 * 100\% = 98,1784\%$</p> $F_{\text{набл.}} = 125,75, F_{\text{крит.}}(0,01; 3; 7) = 8,45.$ $F_{\text{набл.}} > F_{\text{крит.}}$ $Y_4 = 3654 - 43,54 * X_{12} + 0,008123 * X_{16} + 2,858 * X_{22}$ <p style="text-align: center;"><i>Коэффициент детерминации:</i> $D = (R_{\text{в}}^2) * 100\% = (0,98262)^2 * 100\% = 96,5542\%$</p> $F_{\text{набл.}} = 65,379, F_{\text{крит.}}(0,01; 3; 7) = 8,45.$ $F_{\text{набл.}} > F_{\text{крит.}}$ | <p>Y_3 – Местные перевозки пассажиров автомобильным транспортом в условиях высокогорья; Y_4 – Местный пассажирооборот автомобильного транспорта в условиях высокогорья; X_{12} – Удельный вес сельского населения в общей численности населения в условиях высокогорья; X_{16} – Количество автобусов и легковых автомобилей в условиях высокогорья; X_{22} – Количество пригородных маршрутов в условиях высокогорья.</p> |
| <i>Индивидуальные и таксомоторные пассажирские перевозки</i> | | |
| 3 | $Y_5 = -0,1163 + 0,002031 * X_{51} + 0,0009199 * X_{54} + 3,003E-005 * X_{56}$ <p style="text-align: center;"><i>Коэффициент детерминации:</i> $D = (R_{\text{в}}^2) * 100\% = (0,94584)^2 * 100\% = 89,4613\%$</p> $F_{\text{набл.}} = 19,806, F_{\text{крит.}}(0,01; 3; 7) = 8,45.$ $F_{\text{набл.}} > F_{\text{крит.}}$ $Y_6 = 1,049 - 0,01564 * X_{51} - 0,01323 * X_{54} + 0,0002598 * X_{56}$ <p style="text-align: center;"><i>Коэффициент детерминации:</i> $D = (R_{\text{в}}^2) * 100\% = (0,89324)^2 * 100\% = 79,7878\%$</p> $F_{\text{набл.}} = 9,211, F_{\text{крит.}}(0,01; 3; 7) = 8,45.$ $F_{\text{набл.}} > F_{\text{крит.}}$ | <p>Y_5 – Объем перевозок индивидуальным и таксомоторным автомобильным транспортом в условиях высокогорья; Y_6 – Индивидуальный и таксомоторный пассажирооборот автомобильного транспорта в условиях высокогорья; X_{51} – Обеспеченность населения индивидуальными автомобилями в условиях высокогорья; X_{54} – Среднее количество маршрутных такси высокогорья; X_{56} – Среднее количество негосударственных легковых автомобилей высокогорья.</p> |

| № п/п | Вид экономико-математической модели | Основные параметры |
|---|---|--|
| Грузовые перевозки | | |
| <i>Внутриобластные перевозки грузов</i> | | |
| 4 | $Y_1 = -242,1 + 1,577 * X_2 + 0,08448 * X_9 - 17,76 * X_{15}$ <p style="text-align: center;"><i>Коэффициент детерминации:</i> $D = (R_b^2) * 100\% = (0,96077)^2 * 100\% = 92,3079\%$</p> $F_{набл.} = 28,004, F_{крит.}(0,01; 3; 7) = 8,45.$ $F_{набл.} > F_{крит.}$ $Y_2 = -666,3 + 3,383 * X_2 + 0,01033 * X_9 - 2,455 * X_{15}$ <p style="text-align: center;"><i>Коэффициент детерминации:</i> $D = (R_b^2) * 100\% = (0,97965)^2 * 100\% = 95,9714\%$</p> $F_{набл.} = 55,572, F_{крит.}(0,01; 3; 7) = 8,45.$ $F_{набл.} > F_{крит.}$ | <p>Y_1 – Внутриобластная перевозка грузов автомобильным транспортом в условиях высокогорья; Y_2 – Внутриобластной грузооборот автомобильным транспортом в условиях высокогорья; X_2 – Численность постоянного населения высокогорья; X_9 – Среднегодовая валовая продукция одного хозяйства высокогорья; X_{15} – Общее количество автотранспортных предприятий в условиях высокогорья.</p> |
| <i>Внутриреспубликанские перевозки грузов</i> | | |
| 5 | $Y_3 = 525,6 + 0,4465 * X_{53} + 2,966 * X_{57} - 0,2375 * X_{64}$ <p style="text-align: center;"><i>Коэффициент детерминации:</i> $D = (R_b^2) * 100\% = (0,88876)^2 * 100\% = 78,9894\%$</p> $F_{набл.} = 8,7717, F_{крит.}(0,01; 3; 7) = 8,45.$ $F_{набл.} > F_{крит.}$ $Y_4 = 445,4 - 2,46 * X_{53} + 4,426 * X_{57} - 0,1682 * X_{64}$ <p style="text-align: center;"><i>Коэффициент детерминации:</i> $D = (R_b^2) * 100\% = (0,93123)^2 * 100\% = 86,7189\%$</p> $F_{набл.} = 15,236, F_{крит.}(0,01; 3; 7) = 8,45.$ $F_{набл.} > F_{крит.}$ | <p>Y_3 – Внутриреспубликанские перевозки грузов автотранспортом в условиях высокогорья; Y_4 – Внутриреспубликанский грузооборот автотранспортом в условиях высокогорья; X_{53} – Объем производства промышленной продукции в условиях высокогорья; X_{57} – Розничный товарооборот в условиях высокогорья; X_{64} – Общее количество грузовых автомобилей в условиях высокогорья.</p> |
| <i>Международные перевозки грузов</i> | | |
| 6 | $Y_5 = 28,7 - 0,6384 * X_{74} - 0,9692 * X_{73} - 238,2 * X_{76}$ <p style="text-align: center;"><i>Коэффициент детерминации:</i> $D = (R_b^2) * 100\% = (0,90452)^2 * 100\% = 81,8156\%$</p> $F_{набл.} = 10,499, F_{крит.}(0,01; 3; 7) = 8,45.$ $F_{набл.} > F_{крит.}$ $Y_6 = 26,5 - 0,5822 * X_{74} - 0,9392 * X_{73} - 225,2 * X_{76}$ <p style="text-align: center;"><i>Коэффициент детерминации:</i> $D = (R_b^2) * 100\% = (0,89252)^2 * 100\% = 79,6592\%$</p> $F_{набл.} = 10,499, F_{крит.}(0,01; 3; 7) = 8,45.$ $F_{набл.} > F_{крит.}$ | <p>Y_5 – Международные перевозки грузов автомобильным транспортом в условиях высокогорья; Y_6 – Международный грузооборот автомобильным транспортом в условиях высокогорья; X_{74} – Количество агентств по продаже авиабилетов в условиях высокогорья; X_{73} – Общее количество аэропортов высокогорья; X_{76} – Плотность сети автомобильных дорог высокогорья.</p> |

Источник: расчеты автора.

В третьей главе – «Приоритетные направления развития новых форм и способов организации перевозок в ГБАО» сформирована стратегия организации новых форм и способов перевозок в условиях развития интеграционных процессов, осуществлено прогнозирование параметров, характеризующих организацию новых форм и способов перевозок в ГБАО, обоснованы и разработаны основные направления развития новых форм и способов организации перевозок в ГБАО Республики Таджикистан.

В условиях формирования и развития рыночных отношений выход из коммуникационного тупика и преобразование Таджикистана в транзитную зону считается стратегической целью республики. Для этого в ГБАО реализуется в 2018 году проект «Реконструкция 347 километров участка автомобильной дороги Душанбе – Кулма (местность Ширговад Дарвазского района)» в объеме 2,0 млн. долларов США и по проекту «Укрепление инфраструктуры по обеспечению устойчивости объектов от природных катаклизмов» (строительство 18 мостов в районах ГБАО в объеме 17,534 млн. дол. США).

Автор считает, что для эффективного функционирования транспорта в условиях высокогорья, в том числе в ГБАО необходимо: постоянная модернизация парка автотранспортных средств; пересмотр действующей автотранспортной тарифной политики; наращивание объемов экспорта товаров на мировой рынок; развитие транзитного потенциала страны через территорию Узбекистана, Кыргызстана, Казахстана до России и далее; привлечение транзита грузов и пассажиров через КНР, Афганистан, Иран, Пакистан, Индию до океана; привлечение транзита грузов и пассажиров через территории Афганистана, Ирана, Туркменистана, Кавказа до России и далее; обеспечение экологической безопасности и безопасности движения и др.

Важнейшим стратегическим направлением развития транспортной системы ГБАО является стабильное развитие ее инфраструктуры транспорта. Реализация этого направления означает согласованное комплексное развитие всех элементов транспортной системы. Совершенствование законодательной базы должно предвидеть гармонизацию транспортной нормативно-правовой базы, интеграцию в мировую систему стандартов и коммуникаций, определение нормативов качества транспортных услуг, ответственности за их соблюдение, а также обеспечение прав потребителей.

Автор считает, что в условиях углубления рыночных отношений проблемы прогнозирования параметров, характеризующих организацию новых форм и способов перевозок, приобретают особую значимость. Следует отметить, что разработки прогнозов социально-экономического развития горного региона охватывают экономическое состояние горного региона, наличие ограниченных ресурсов в условиях высокогорья.

Важно заметить, что прогноз развития транспортной системы в условиях высокогорья предусматривает разработки показателей, характеризующих уровень его состояния в целом и по новым формам и способам перевозок. На основе использования показателей функционирования транспорта в условиях высокогорья автором разработаны прогнозы показателей развития грузового и пассажирского транспорта в условиях ГБАО до 2030 года (таблицы 2 и 3).

Таблица 2. – Прогнозирование показателей развития грузового транспорта

| № | Показатели | Ед. изм. | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 |
|----|---|---------------|-------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 1 | Перевозка грузов автомобильным транспортом в условиях высокогорья | тыс. тонн | 762,2 | 859,0 | 968,1 | 1091,1 | 1229,7 | 1385,9 | 1561,9 | 1760,3 | 1983,9 | 2235,9 | 2519,9 | 2839,9 | 3200,6 |
| 2 | Грузооборот автомобильного транспорта в условиях высокогорья | млн. тонна-км | 333,9 | 397,0 | 472,0 | 561,2 | 667,3 | 793,4 | 943,4 | 1121,7 | 1333,7 | 1585,8 | 1885,5 | 2241,9 | 2665,6 |
| 3 | Общее количество автомобильного транспорта в условиях высокогорья | ед. | 12140 | 12735 | 13359 | 14014 | 14701 | 15421 | 16177 | 16970 | 17802 | 18674 | 19589 | 20549 | 21556 |
| 4 | Количество грузовых автомобильных средств в условиях высокогорья | ед. | 1866 | 1832 | 1799 | 1767 | 1735 | 1704 | 1673 | 1643 | 1613 | 1584 | 1556 | 1528 | 1501 |
| 5 | Общее количество автотранспортных предприятий в условиях высокогорья | ед. | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 |
| 6 | Общее количество грузовых терминалов в условиях высокогорья | ед. | 3 | 4 | 4 | 5 | 5 | 6 | 7 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 7 | Количество действующих станций технического обслуживания и ремонт высокогорья | ед. | 3 | 4 | 4 | 5 | 5 | 6 | 7 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 8 | Количество лицензий, выданное грузовым терминалам в соответствующие годы в условиях высокогорья | ед. | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 9 | Коэффициент технической готовности в условиях высокогорья | - | 0,62 | 0,62 | 0,63 | 0,64 | 0,64 | 0,65 | 0,66 | 0,67 | 0,68 | 0,69 | 0,7 | 0,71 | 0,72 |
| 10 | Количество работников автотранспортных предприятий высокогорья | чел. | 515 | 495 | 476 | 457 | 439 | 422 | 406 | 390 | 375 | 360 | 346 | 333 | 320 |

Источник: расчеты автора.

Таблица 3. – Прогнозирование показателей развития пассажирского транспорта

| № | Показатели | Ед. изм. | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 |
|----|---|--------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 1 | Перевозка пассажиров автомобильным транспортом в условиях высокогорья | млн. пасс. | 8,53 | 9,57 | 10,74 | 12,05 | 13,52 | 15,17 | 17,02 | 19,1 | 21,4 | 24,1 | 27,0 | 30,3 | 34,0 |
| 2 | Пассажиروоборот автомобильного транспорта в условиях высокогорья | млн. пасс км | 172,8 | 196,8 | 224,2 | 255,4 | 290,9 | 331,3 | 377,4 | 429,9 | 489,7 | 557,7 | 635,2 | 723,5 | 824,1 |
| 3 | Обеспеченность населения индивидуальными автомобилями (в расчете на 1000 чел. наличного населения) в условиях высокогорья | ед. | 41 | 45 | 49 | 53 | 57 | 62 | 67 | 73 | 79 | 86 | 93 | 101 | 109 |
| 4 | Общее количество автомобильного транспорта в условиях высокогорья | ед. | 12140 | 12735 | 13359 | 14014 | 14701 | 15421 | 16177 | 16970 | 17802 | 18674 | 19589 | 20549 | 21556 |
| 5 | Количество пассажирских автомобильных средств в условиях высокогорья | ед. | 9875 | 10428 | 11012 | 11629 | 12280 | 12968 | 13695 | 14462 | 15272 | 16127 | 17030 | 17984 | 18991 |
| 6 | Общее количество автотранспортных предприятий в условиях высокогорья | ед. | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 |
| 7 | Общее количество пассажирских терминалов в условиях высокогорья | ед. | 10 | 12 | 15 | 19 | 23 | 28 | 35 | 43 | 53 | 65 | 80 | 99 | 122 |
| 8 | Общее количество пассажирских маршрутов в условиях высокогорья | ед. | 62 | 62 | 62 | 62 | 62 | 62 | 62 | 62 | 62 | 62 | 62 | 62 | 62 |
| 9 | Количество городских маршрутов высокогорья | ед. | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| 10 | Количество пригородных маршрутов в условиях высокогорья | ед. | 58 | 60 | 62 | 65 | 68,0 | 71 | 74 | 77 | 80 | 83 | 87 | 90 | 94 |
| 11 | Количество междугородных маршрутов в условиях высокогорья | ед. | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 2 | 2 |
| 12 | Количество лицензий, выданное пассажирским терминалам в условиях высокогорья в соответствующие годы | ед. | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 13 | Коэффициент использования парка автобусов в условиях высокогорья | - | 0,57 | 0,58 | 0,59 | 0,6 | 0,61 | 0,62 | 0,63 | 0,64 | 0,65 | 0,65 | 0,66 | 0,67 | 0,67 |
| 14 | Среднесуточное время в наряде в условиях высокогорья | час | 8,25 | 8,27 | 8,29 | 8,31 | 8,33 | 8,35 | 8,37 | 8,39 | 8,41 | 8,44 | 8,46 | 8,48 | 8,5 |
| 15 | Платный пробег легковых автомобилей такси в условиях высокогорья | тыс. км | 7,9 | 7,8 | 7,7 | 7,6 | 7,5 | 7,4 | 7,3 | 7,2 | 7,12 | 7,04 | 6,97 | 6,89 | 6,81 |
| 16 | Маршрутный коэффициент в условиях высокогорья | - | 1,63 | 1,66 | 1,69 | 1,72 | 1,75 | 1,78 | 1,81 | 1,84 | 1,88 | 1,91 | 1,95 | 1,98 | 2,02 |
| 17 | Средняя вместимость автобусов в условиях высокогорья | пасс. | 15,3 | 15,2 | 15,1 | 15,0 | 14,9 | 14,8 | 14,7 | 14,6 | 14,5 | 14,5 | 14,4 | 14,3 | 14,2 |
| 18 | Средняя эксплуатационная скорость автобусов в условиях высокогорья | км/час | 6,65 | 6,7 | 6,75 | 6,8 | 6,85 | 6,9 | 6,96 | 7,02 | 7,08 | 7,13 | 7,19 | 7,25 | 7,3 |
| 19 | Коэффициент использования вместимости автобусов в условиях высокогорья | - | 0,94 | 0,99 | 1,04 | 1,095 | 1,15 | 1,21 | 1,27 | 1,34 | 1,41 | 1,49 | 1,57 | 1,65 | 1,74 |

Источник: расчеты автора.

По мнению автора, новыми формами и способами организации перевозок в ГБАО считается осуществление перевозок в контейнерах и в пакетах.

Перевозочный процесс в универсальных контейнерах осуществляется по следующим маршрутам: маятниковый маршрут с учетом разгрузки контейнера в пункте назначения; маятниковый маршрут с учетом обмена контейнера в пункте назначения; маятниковый маршрут с учетом обмена контейнера на другой груженный контейнер; треугольный кольцевой маршрут с двукратным обменом контейнеров.

Автор считает, что другим эффективным способом организации перевозок в ГБАО считается пакетный способ перевозок грузов. Сущность пакетного способа перевозки грузов состоит в том, что определенные виды груза формируются в крупную партию – пакет. Все погрузочно-разгрузочные операции осуществляются механизированным способом. Кроме того, по мнению автора, при осуществлении перевозок в условиях высокогорья целесообразным считается осуществление грузовых перевозок по системе тяговых плеч.

В условиях высокогорья следует выделить экономичность общественного транспорта на основе диспетчерского управления движением автобусов, учитывая характерные особенности этих перевозок в районах высокогорья.

В работе к приоритетным направлениям развития новых форм и способов организации перевозок в условиях высокогорья автор относит: модернизацию парка автотранспортных средств, которые осуществляют автотранспортный процесс в соответствии с международными требованиями и стандартов; развитие современной базы ТО и Р автотранспортных средств; внедрение новых форм и способов организации перевозок в условиях высокогорья на основе логистической концепции и логистического аутсорсинга; создание специальных фондов для проведения научных исследований в области развития автотранспорта.

По мнению автора, в долгосрочный период основными направлениями развития должны стать: использование экологически чистых видов топлива; создание системы информационного обеспечения рынка транспортных услуг; улучшение экологического контроля подвижного состава автомобильного транспорта; совершенствование механизма государственного регулирования транспортной деятельности в условиях высокогорья; завершение реконструкции международных транспортных коридоров.

В целом использование результатов проведенных исследований способствует развитию новых форм и способов организации перевозок в условиях высокогорья.

ВЫВОДЫ

Основные научные результаты диссертации

Проведенные исследования по проблеме организации перевозок в условиях высокогорья позволили сформулировать следующие выводы и предложения:

1. Автор считает, что регион – это часть территории, обладающая общностью природных, социально-экономических, национально-культурных и

иных условий. Горный регион – это часть территории, которая является горной территорией и имеет свои сложности во всех областях – социальной, экономической, транспортно-дорожной и других [1-А, 3-А].

2. Главным фактором транспортной стратегии считается территория. Вместе с тем территориальные факторы в значительной степени оказывают влияние на выбор типа подвижного состава, формы организации перевозок, неравномерность грузо- и пассажиропотоков. Территориальные факторы способствуют повышению качества транспортного обслуживания грузовых и пассажирских перевозок и формируют предпосылки для устойчивого развития регионов страны [2-А, 4-А].

3. ГБАО является одним из самых высокогорных регионов нашей планеты. Почти вся его территория расположена на высоте более 3000 м. Многообразные природно-климатические условия, крайняя сложность рельефа создают дополнительные сложности в социально-экономическом развитии, обеспечении нормальной жизнедеятельности населения и оказании транспортных услуг. Анализ показывает, что ГБАО характерны все особенности горных регионов, и это стало фактором для выбора ее в качестве объекта исследования. ГБАО характеризуется специфическими природно-климатическими условиями и эти условия являются важными факторами, которые сильно влияют на формирование и развитие транспортного процесса данного региона. В этих условиях автомобильный транспорт считается не только целесообразным, но и в подавляющем большинстве случаев единственно возможным средством передвижения населения региона [12-А, 7-А].

4. ГБАО как горный регион имеет следующие специфичные особенности, которые свойственны многим высокогорным регионам страны: все дороги ГБАО находятся в долинах, и стихийные бедствия разрушают дороги, в определенное время эти природные явления мешают движению транспорта, в области отсутствуют альтернативные дороги; высокая цена продуктов питания и других материалов зависит от деятельности транспорта; водитель работает без перерыва больше 14 часов (по направлению Душанбе – Хорог); грузы сначала поступают из КНР в Душанбе, а потом обратно в ГБАО, потому что Хорог не в состоянии принять большой объем грузов; не существуют альтернативные дороги, и строительство автомобильных дорог становится трудным; безлюдные места - «Белое пятно» (север ГБАО – через Ляхш) занимают большую территорию, для строительства дороги ее рельеф не изучен полностью, при строительстве автодороги через данный объект до пер. Кулма протяженность дороги сокращается до 500 км; отсутствует дорожно-транспортная инфраструктура; туризм в ГБАО уже действует, только надо улучшить качественное транспортное обслуживание, гигиеническое и бытовое состояние; действует приграничная торговля, но ее доля мизерна; в районах ГБАО функционируют нерациональные маршруты; имеется возможность выхода области на международные маршруты (через «Дарвозаи Вахон» приблизительно 40 км до Пакистана) [17-А, 21-А, 22-А].

5. Эффективное функционирование транспорта Таджикистана осуществляется под воздействием эндогенных и экзогенных факторов, таких как: политических, экономических, исторических, научно-технических, социальных, демографических, культурно-психологических, географических, военно-стратегических, национальных и других. Кроме того, важнейшей ее особенностью остается ее отсталость [8-А, 18-А].

6. В ГБАО функционируют 47 промышленных предприятий, и доля ее объема промышленности в общем объеме производства страны в 2017 году составила 0,9%. В области имеются 11573 средства автомобильного транспорта, из них которые составляют 1900 грузовые, 486 микроавтобусы, 8865 легковые автомобили и 322 специальных транспорта. Количество действующих лицензий составляют 142 единицы, количество пассажирских маршрутов 62 единицы, из них 2 городских маршрута, 56 пригородных и 4 междугородных маршрутов [13-А].

Рекомендации по практическому использованию результатов

7. Экономико-математическое моделирование считается важным этапом для пошаговой оценки влияния факторов на организацию перевозок и эффективность транспортного обслуживания в условиях высокогорья. На основе учета особенностей пассажироперевозок в ГБАО сначала нами были сгруппированы все факторы на следующие виды перевозок: городские перевозки; местные перевозки; индивидуальные и таксомоторные перевозки. Кроме того, с учетом особенностей грузовых перевозок в ГБАО на первой стадии мы сгруппировали все факторы на следующие: внутриобластные перевозки; внутриреспубликанские перевозки; международные перевозки. Разработанные экономико-математические модели позволяют определить действительную потребность жителей ГБАО в услугах автомобильного транспорта и на этой основе можно разработать приоритеты по их удовлетворению в условиях высокогорной местности Горно-Бадахшанской автономной области [16-А].

8. В ГБАО по содержанию автодорог имеются следующие проблемы: разрушение некоторых участков автомобильных дорог международного и республиканского значения области; нехватка материально-технической базы государственных учреждений по содержанию автомобильных дорог в соответствии технологических требований; нехватка уровня заработной платы работников по содержанию автомобильных дорог и нехватка кадров отрасли. В целом решение вышеуказанных проблем способствует развитию транспортного строительства и дорожной инфраструктуры [10-А, 11-А].

9. Для эффективного функционирования транспорта в условиях высокогорья, в том числе в ГБАО необходимо: постоянная модернизация парка автотранспортных средств; пересмотр действующей автотранспортной тарифной политики; наращивание объемов экспорта товаров на мировой рынок; привлечение транзита грузов и пассажиров через территории Афганистана, Ирана, Туркменистана, Кавказа до России и далее; обеспечение экологической безопасности и безопасности движения [10-А].

10. Анализ показывает, что для решения данной задачи с учетом цели исследования, особенности математического аппарата и сложности взаимодействия между показателями в условиях высокогорья, для их определения необходимо применять метод матричного исчисления. В диссертации автором сделана попытка разработать прогнозы показателей развития грузового и пассажирского транспорта в условиях ГБАО до 2030 года. Автором осуществлен прогноз показателей развития грузовых и пассажирских перевозок в ГБАО [14-А].

11. Новой формой организации перевозок в ГБАО считается осуществление перевозок в контейнерах. Контейнер – это тара с объемом не менее 1 м^3 , которая необходима для постоянного использования и приспособленная для хранения груза. Параметры универсальных контейнеров определяются ГОСТом [15-А, 23-А].

12. Важно отметить, что другим эффективным способом организации перевозок в ГБАО считается пакетный способ перевозок грузов. Сущность пакетного способа перевозки грузов состоит в том, что определенные виды груза формируются в крупную партию – пакет. Все погрузочно-разгрузочные операции осуществляются механизированным способом [15-А].

13. Следует отметить, что при осуществлении перевозок в условиях высокогорья целесообразно учитывать объемы грузопотоков на международных маршрутах. Вместе с тем следует отметить, что при выборе АТП, осуществляющих данные перевозки, необходимо учесть наличие пунктов отцепки и перецепки на этих маршрутах [15-А].

14. В условиях высокогорья на общественном транспорте большая экономичность – это снижение мобильности, т.е. до остановок приходится добираться. В отличие от диспетчерского управления движением автобусов в городах система диспетчерского управления движением автобусов в пригородном, сельском, междугородном и международном сообщениях имеет свои характерные особенности, связанные со спецификой и условиями обслуживания пассажиров, продолжительностью рейса, расстояниями между остановочными пунктами и интервалами движения [15-А, 20-А].

СПИСОК ОПУБЛИКОВАННЫХ РАБОТ ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИИ:

а) публикации в изданиях, включенных в Перечень ведущих рецензируемых научных журналов и изданий, рекомендуемых ВАК при Президенте Республики Таджикистан:

[1-А]. Юнусов, Ф.М. Теоретические предпосылки развития транспортной системы горного региона, обеспечивающей экономическую безопасность Республики Таджикистан (текст)/Ф.М. Юнусов, А.А. Раджабов, Т.Н. Зайниддинов//Вестник Таджикского технического университета имени академика М.С. Осими, 1 (21) 2013. - Душанбе: ООО «Шинос», 2013. - С. 106-113.

[2-А]. Юнусов, Ф.М. Принципы и основные направления совершенствования транспортной деятельности горного региона, обеспечивающей экономическую безопасность Республики Таджикистан

(текст)/Ф.М. Юнусов//Вестник Таджикского национального университета, 2/1(103) 2013. - Душанбе: Сино, 2013. - С. 74-79.

[3-А]. Юнусов, Ф.М. Системаи наклиёти мусофирбар ҳамчун омили таъсиррасонанда ба рушди иқтисодӣ-иҷтимоии минтақа (матн)/Ф.М. Юнусов, Н.М. Ризоӣ//Паёми Донишгоҳи техникии Тоҷикистон ба номи академик М.С. Осимӣ, №3 (31) 2015. – Душанбе: ДТТ, 2015. - С. 109-115.

[4-А]. Юнусов, Ф.М. Роль и значение транспортной системы в развитии экономики региона (текст)/Ф.М. Юнусов//Вестник Таджикского национального университета, №2/3 (201) 2016. – Душанбе: ТНУ, 2016. - С. 43-48.

[5-А]. Юнусов, Ф.М. Таҳлили вазъи имрӯзаи наклиёти роҳи оҳани Ҷумҳурии Тоҷикистон (матн)/Ф.М. Юнусов, М.М. Алибаева//Паёми политехникӣ, Бахши Таҳқиқоти муҳандисӣ, №4 (40) 2017. – Душанбе: ДТТ, 2017. - С. 79-84.

[6-А]. Юнусов, Ф.М. Таҳлили лоиҳаҳои сармоягузорӣ бо ҷалби шарикони рушд дар соҳаи наклиёт (матн)/Ф.М. Юнусов, М.М. Алибаева //Паёми политехникӣ, Бахши Интеллект. Инноватсия. Инвеститсия, №4 (40) 2017. – Душанбе: ДТТ, 2017. - С. 77-85.

[7-А]. Юнусов, Ф.М. Ҳолати бозори хизматрасониҳои наклиётии Вилояти мухтори кӯхистони Бадахшон дар шароити иқтисоди бозоргонӣ (матн)/Ф.М. Юнусов//Паёми Донишгоҳи миллии Тоҷикистон, Бахши илмҳои иҷтимоӣ-иқтисодӣ ва ҷамъиятӣ, №2/2 – 2018. – Душанбе: ДМТ, 2018. - С. 132-137.

[8-А]. Юнусов, Ф.М. Исследование факторов, влияющих на формирование потребности сельского населения Республики Таджикистан в услугах пассажирского автомобильного транспорта (текст)/Ф.М. Юнусов, У.Д. Джалилов//Политехнический вестник, Серия Инженерные исследования, №1 (41) 2018. – Душанбе: ТТУ, 2018. - С. 150-166.

[9-А]. Юнусов, Ф.М. Формирование и развитие общественного транспорта в Курган-тюбинской зоне Хатлонской области (текст)/М.И. Исмоилов, Ф.М. Юнусов, П.Д. Ходжаев//Политехнический вестник, Серия Инженерные исследования, №4 (44) 2018. – Душанбе: ТТУ, 2018. - С. 133-138.

[10-А]. Юнусов, Ф.М. Некоторые проблемы строительства автомобильных дорог в горном регионе (текст)/П.Д. Ходжаев, Ф.М. Юнусов //Вестник Таджикского национального университета, Серия социально-экономических и общественных наук, №10-2018. – Душанбе: ТНУ, 2018. - С. 180-189.

[11-А]. Юнусов, Ф.М. Таҳлили самаранокии пардохтҳои бучетӣ ба соҳаи таъмири роҳҳои автомобилгарди Ҷумҳурии Тоҷикистон [матн]/Х.Х. Хабибуллоев, Ф.М. Юнусов//Паёми Донишгоҳи давлатии молия ва иқтисоди Тоҷикистон, №2 (18)-2019. – Душанбе: ДДМИТ, 2019. - С. 45-51.

[12-А]. Юнусов, Ф.М. Методические основы организации перевозок в условиях высокогорья [текст]/Ф.М. Юнусов, П.Д. Ходжаев, Х.Х. Хабибуллоев //Политехнический вестник. Серия Интеллект. Инновации. Инвестиции. Душанбе: 2019. №3 (47). С. 76-82.

[13-А]. Юнусов, Ф.М. Оценка функционирования и развития организации перевозок в ГБАО [текст]/Ф.М. Юнусов, П.Д. Ходжаев, Х.Х.

Хабибуллоев//Политехнический вестник. Серия Интеллект. Инновации. Инвестиции. Душанбе: 2019. №3 (47). С. 96-102.

[14-А]. Юнусов, Ф.М. Прогнозирование параметров, характеризующих организации новых форм и способов перевозок в ГБАО [текст]/Ф.М. Юнусов, П.Д. Ходжаев//Политехнический вестник. Серия Инженерные исследования. – Душанбе: 2019. - №4 (48) 2019. – С. 95-101.

[15-А]. Юнусов, Ф.М. Направления развития новых форм и способов организации перевозок в ГБАО Республики Таджикистан [текст]/Ф.М. Юнусов, П.Д. Ходжаев, А.А. Раджабов //Политехнический вестник. Серия Инженерные исследования. – Душанбе: 2019. - №4 (48) 2019. – С. 109-116.

[16-А]. Юнусов, Ф.М. Экономико-математическое моделирование влияния факторов на организацию перевозок в условиях высокогорья [текст] /Ф.М. Юнусов, П.Д. Ходжаев// Политехнический вестник. Серия Интеллект. Инновации. Инвестиции. Душанбе: 2019. №4 (48) 2019. – С. 47-55.

[17-А]. Юнусов, Ф.М. Особенности и проблемы организации перевозок и их эффективность в условиях высокогорья [текст]/Ф.М. Юнусов, П.Д. Ходжаев//Политехнический вестник. Серия Интеллект. Инновации. Инвестиции. Душанбе: 2020. №1 (49) 2020. – С. 31-38.

б) публикации в других научных изданиях:

[18-А]. Юнусов, Ф.М. Формирование основных показателей, характеризующих уровень транспортной обеспеченности населения (текст)/Ф.М. Юнусов, П.Д. Ходжаев//Научные труды АДФ. Серия: Автомобильно-дорожный комплекс. Душанбе: Хумо, 2007. - С. 34-36.

[19-А]. Юнусов, Ф.М. Перспективы развития транспортной системы Республики Таджикистан (текст)/Ф.М. Юнусов, А.А. Раджабов, П.Д. Ходжаев//Научные труды АДФ. Серия: Автомобильно-дорожный комплекс. Душанбе: Хумо, 2007. - С. 43-44.

[20-А]. Юнусов, Ф.М. Современное состояние транспортной системы Республики Таджикистан и пути решения некоторых существенных проблем развития (текст)/Ф.М. Юнусов, А.А. Раджабов, А.С. Фохаков, М.И. Исмоилов//Перспективы развития науки и образования в XXI веке: материалы III международной научно-практической конференции. Душанбе: Деваштич, 2008. - С. 153-156.

[21-А]. Юнусов, Ф.М. Сущность и содержание экономической безопасности транспортной системы горного региона Республики Таджикистан (текст)/Ф.М. Юнусов, Х.Х. Хабибуллоев//Перспективы применения инновационных технологий и усовершенствования технического образования в высших учебных заведениях стран СНГ: материалы V межд. научно-практической конференции, часть 2. Секция 8. Экономика. Душанбе: ТТУ, 2011. - С. 187-192.

[22-А]. Юнусов, Ф.М. Развитие и улучшение дорожной безопасности в Тихо-Азиатском регионе и Азиатских шоссежных дорог (АШД) (текст)/Ф.М. Юнусов, А.А. Раджабов, Н.Ш. Мирзоева, Т.Н. Зайниддинов//Проблемы развития транспортной системы Республики Таджикистан: материалы

республиканской научно-практической конференции (12-14 декабря 2012 г.). Душанбе: ТТУ, 2012. - С. 66-69.

[23-А]. Юнусов, Ф.М. Рациональный выбор подвижного состава и организация перевозок грузов автомобильным транспортом – транспортная обеспеченность производства (текст)/Ф.М. Юнусов, А.А. Раджабов, Ш.Ф. Самиев//Проблемы развития транспортной системы Республики Таджикистан: материалы республиканской научно-практической конференции (12-14 декабря 2012 г.). Душанбе: ТТУ, 2012. – С. 69-75.

[24-А]. Юнусов, Ф.М. Проблемы развития рынка услуг пассажирского транспорта в транспортной системе Республики Таджикистан (текст)/Ф.М. Юнусов, Н.Ш. Мирзоева, Ш.Ф. Самиев//Перспективы развития науки и образования: материалы VII международной научно-практической конференции (23-24 октября 2014 г.). Душанбе: ТТУ, 2014. С. 48-52.

[25-А]. Юнусов, Ф.М. Методика распределения затрат на содержание автомобильных дорог во времени в горных условиях (текст)/Ф.М. Юнусов, Н.Ш. Мирзоева, А.С. Фохаков//Безопасность движения и инновационная деятельность в транспортной сфере: материалы научно-практической конференции (29-30 июня 2017 г.). Душанбе: ТТУ, 2017. - С. 108-112.

ДОНИШГОҶИ ТЕХНИКИИ ТОҶИКИСТОН
ба номи академик М.С. Осимӣ

Бо ҳуқуқи дастнавис

УДК 656.078:625.711.812 (575.32)



ЮНУСОВ ФАРИДУН МАЪРУФОВИЧ

**РУШДИ ШАКЛ ВА ТАРЗҶОИ НАВИ ТАШКИЛИ ИНТИҶОЛ
ДАР ШАРОИТИ БАЛАНДКЎҶ
(аз рӯйи маводи ВМКБ Ҷумҳурии Тоҷикистон)**

Ихтисоси 08.00.05 – Иқтисодиёт ва идоракунии хоҷагии халқ (иқтисодиёт,
ташкил ва идоракунии корхонаҳо, соҳаҳо, комплексҳо –
нақлиёт)

АВТОРЕФЕРАТИ
диссертатсия барои дарёфти дараҷаи илмии
номзади илмҳои иқтисодӣ

Душанбе – 2020

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

Рохбарони илмӣ:

Хочаев Парвиз Давронович,

Доктори илмҳои иқтисодӣ, профессори кафедраи иқтисоди ҷаҳон ва муносибатҳои иқтисодию байналмилалӣ Донишгоҳи давлатии тиҷорати Тоҷикистон

Ҳабибуллоев Ҳабибулло Ҳайруллоевич,

номзади илмҳои иқтисодӣ, дотсенти кафедраи моделсозии математикӣ ва иттилоотии Донишгоҳи давлатии молия ва иқтисоди Тоҷикистон

Муқарризони расмӣ:

Рауфӣ Абдуғаффор,

доктори илмҳои иқтисодӣ, профессори кафедраи маркетинги соҳавӣ ва байналхалқии Донишгоҳи технологии Тоҷикистон

Самандаров Искандар Ҳусейнович,

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

Ташкилоти тақриздиханда:

Донишгоҳи давлатии Бохтар ба номи Носири Ҳусрав

Ҳимояи диссертатсия 3 апрели соли 2020 соати 9⁰⁰ дар ҷаласаи Шӯрои диссертатсионии **БД.КOA-032** назди Донишгоҳи техникии Тоҷикистон ба номи академик М.С. Осимӣ (734042, ш. Душанбе, хиёбони академикҳо Раҷабовҳо 10, e-mail: sirochiddin.chorshanbiev.89@mail.ru баргузор мегардад.

Бо матни диссертатсия дар китобхонаи илмӣ ва сомонаи расмии ДТТ ба номи академик М.С. Осимӣ (<http://ttu.tj/2019/12/26/защита-юнусова-фаридуна-маъруфовича/>) шинос шудан мумкин аст.

Автореферат 02.03.2020 фиристода шуд.

Котиби илмӣ

**Шӯрои диссертатсионӣ,
номзади илмҳои техникӣ**



С.Р. Чоршанбиев

ТАВСИФИ УМУМИИ КОР

Мубрамӣ ва зарурати баргузори таҳқиқот. Ба шарофати сиёсати дурандешона ва сулҳпарваронаи Асосгузори сулҳу ваҳдати миллӣ – Пешвои миллат, Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон мухтарам Эмомалӣ Раҳмон дар кишвар сулҳу ваҳдати миллӣ таъмин гардида, барои пешрафти иҷтимоӣ-сиёсӣ ва иқтисодӣ, навсозии фарҳангӣ ва маънавии ҷомеа, эҳёи миллат ва анъанаҳои миллӣ роҳҳои васеъ кушода шуданд.

Ба системаи нақлиёти кишвар намудҳои нақлиёти автомобилӣ, роҳи оҳан, ҳавоӣ, инчунин дигар ҷузъҳои таркибӣ – роҳҳои автомобилгард, долонҳои нақлиёти байналхалқӣ ва нақлиёти шаҳр дохил мешаванд. Бо назардошти хусусиятҳои хоси кишвар нақлиёти автомобилӣ дар ҳаҷми умумии интиқоли бору мусофирон мақоми пешбарро ишғол мекунад. Дар баробари ин тариқи сохтмони пулҳо, нақбҳо ва дигар иншооти сунъӣ ҳаракати воситаи нақлиёти автомобилӣ дар шароити баландкӯҳ тамоми сол таъмин мегардад. Рушди хизматрасонии нақлиётӣ дар шароити баландкӯҳ дар сатҳи зарурӣ ба тараққиёти иҷтимоӣ-иқтисодӣ ва қонеъгардонии пурраи талаботи иқтисодиёт ва аҳолии баландкӯҳ нисбат ба хизматҳои нақлиёти автомобилӣ мусоидат мекунад.

Ташаккул ва тараққиёти муносибатҳои бозорӣ, инкишофи босуботи минтақаҳои баландкӯҳ рушди раванди нақлиётро пешбинӣ менамояд. Имрӯзҳо раванди нақлиётӣ дар шароити баландкӯҳ бо ислоҳоти иҷтимоӣ-иқтисодӣ дар соҳаи нақлиёт зич алоқаманд аст. Дар баробари ин ташаккул ва таъмини рушди ташкили интиқол раванди мураккаб буда, амалисозии устувори соҳаҳои иқтисодиёти миллӣ, рушди базаи меърию ҳуқуқии соҳаи нақлиёт, мустаҳкамгардонии муносибатҳои рақобатнокӣ дар нақлиёт, инчунин танзими давлатӣ, коркарди асосҳои методологии рушди системаи нақлиёти минтақа ва ғайраҳоро пешбинӣ мекунад.

Дар Вилояти мухтори кӯхистони Бадахшон (ВМКБ) истифода ва рушди тамоми намудҳои нақлиёт хеле маҳдуд аст ва намуди асосӣ нақлиёти автомобилӣ ба ҳисоб меравад, ки боркашонӣ ва мусофирбариро амалӣ менамояд. Ин минтақа бо хусусиятҳои табиӣю иқлимӣ, роҳу коммуникатсионӣ ва дигар шароитҳои мураккаб аз дигар вилоятҳо ва маҳалҳои Ҷумҳурии Тоҷикистон фарқ мекунад. Дар ин ҷо иқлими баландкӯҳ, саҳт, зудтағйирёбандаи континенталӣ ҳукмрон буда, ҳарорат дар фасли зимистон то ба -50°C поён мефарояд.

Марзи шартии байни Помири Ғарбӣ ва Шарқӣ аз байни ВМКБ мегузарад, ки ин тақсимот бо нишонаҳои беруна (дар шарқ релефи нисбатан ҳамвор бо хусусиятҳои сатҳи ҳамвори баландкӯҳи бостонӣ, дар ғарб – баландкӯҳ ва ба таври амиқ ҷудо) ва фарқиятҳои иқлимӣ муайян мешавад.

Дар қисмати бештари вилоят шароит барои зиндагӣ на чандон мусоид аст. Одамоне асосан дар водихое, ки иқлими субтропикӣ, тобистони гарми тӯлонӣ ва замини ҳосилхез доранд, маскун шудаанд. Маҳз дар ҳамин ҷо Бадахшони имрӯза рушд ёфтааст. Ҳамин тариқ, дар ВМКБ нақлиёт яке аз омилҳои муҳимтарини ба сатҳи зиндагии аҳоли, рушди дигар соҳаҳои хоҷагии халқ таъсиррасонанда ба шумор меравад. Аз ҷаҳлияти нақлиёт сифат ва

маҳсулнокии тамоми соҳаҳои иқтисодиёти ВМКБ вобаста аст.

Системаи нақлиётҳои баландкӯҳ системаи бисёрҷабҳаи иборат аз инфрасохтори нақлиётҳои системаи ягонаи нақлиётро ташкилдиҳанда ва элементҳои дигар системаҳо, ки омилҳои маҳдудсозандаи рушди иқтисодии тамоми системаи хоҷагии халқ ҳисобида мешаванд, мебошад. Дар баробари ин системаи нақлиётҳои нақши калидиро ҳангоми мусофирбарӣ ва боркашонӣ дар робитаҳои гуногун мебозад ва шабакаи роҳро босамар истифода мебарад. Ин дараҷаи таъминоти иқтисодиёт ва аҳолиро нисбат ба интиқол тариқи намудҳои нақлиёт ва андозаи хароҷоти нақлиётро дар амалисозии раванди нақлиётҳои тавсиф медеҳад.

Дараҷаи азхудшудаи масъалаи илмӣ. Дар шароити рушди иқтисоди бозор самти афзалиятноки рушди системаи нақлиёти минтақаи кӯҳсор омӯзиши амикро металабад. Доир ба ин масъала таҳқиқоти муаллифонро чун Л.И. Абалкин, М.М. Алибаева, А.О. Аррак, О.Б. Бобоев, А.М. Большаков, В.В. Ванчукевич, А.В. Вельможин, Е.П. Володин, В.Г. Галабурда, Б.Л. Геронимус, С.Ю. Глазьев, А.Г. Гранберг, Н.Н. Громов, У.Ҷ. Ҷалилов, Ҷ.Ҷ. Ҷумаев, В.А. Кабинов, А.Ҷ. Катаев, И.Н. Лавриков, О.Н. Ларин, В.Н. Лившиц, Л.Б. Миротин, В.А. Персианов, Р.К. Раҷабов, А. Рауфӣ, С.М. Резер, О.Қ. Сангинов, М.П. Улицкий, Н.С. Усков, А.С. Фохаков, Ҳ.Х. Ҳабибуллоев, М.С. Ходош, Ф.М. Ҳамроев, П.Д. Хоҷаев, С.Л. Черникова, Т.Г. Шереметова ва дигарон қайд кардан зарур аст.

Дар қатори омӯзиши бисёр масъалаҳои мушкилоти таҳқиқшаванда дар соҳа барои таҳқиқоти баъдина бисёр масъалаҳои ҳалнашуда мавҷуданд, ки барои баитмомрасии онҳо ҳоло ниҳоят дур аст.

Дар раванди таҳқиқот мушкилоти рушди раванди нақлиётҳои дар ВМКБ, ки ба инкишофи системаи нақлиётҳои он таъсир мекунад, наомӯхта боқӣ мемонад. Бисёр ҷанбаҳои ин мушкилот нисбат ба ВМКБ омӯхта нашудаанд ва андешаи мушаххасу гузаронидани таҳқиқоти иловагиро металабанд.

Дар шароити кунунӣ ҷанбаҳои чун рушди шакл ва тарзҳои нави ташкили интиқол дар шароити Вилояти мухтори кӯҳистони Бадахшон махсусан сустомӯхта ҳисобида мешаванд. Ин коркардҳо бояд ҳангоми алоқамандии рушди соҳаҳои алоҳидаи иқтисоди миллӣ мавриди ҳадаф қарор гиранд. Гуфтаҳои болозикр мубрамии мавзӯи таҳқиқоти интихобшударо таъкид менамоянд.

Заминаҳои назариявӣ методологии таҳқиқот – таъсири равандҳои ҳамгиро дар амалисозии ислоҳоти хоҷагидорӣ дар қорҳои илмӣ олимони хориҷию ватанӣ коркардшудаи назарияи муносири нақлиёт, навоариҳои амалии олимони хориҷию ватанӣ дар соҳаи нақлиёт, инчунин Фармонҳои Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон, Қонунҳо, Қарорҳои Маҷлиси Олӣ ва Ҳукумат, Барномаи давлатии рушди мақсадноки комплекси нақлиётҳои Ҷумҳурии Тоҷикистон то соли 2025, ки бо қарори Ҳукумати Ҷумҳурии Тоҷикистон аз 1 апрели соли 2011 таҳти №165 тасдиқ гардидааст, Барномаи рушди миёнамуҳлати рушди Ҷумҳурии Тоҷикистон барои солҳои 2016-2020, Стратегияи миллии рушди Ҷумҳурии Тоҷикистон дар давраи то соли 2030 ва дигар ҳуҷҷатҳои меъёрӣ.

Заминаи статистикийи диссертатсияро ҳисоботи Агентии омери назди Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон, Вазорати нақлиёти Ҷумҳурии Тоҷикистон, Институти иқтисодӣ ва демографияи Академияи илмҳои Ҷумҳурии Тоҷикистон, Маркази таҳқиқоти стратегии назди Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон ташкил медиҳанд.

Тавсифи умумии таҳқиқот

Ҳадафи таҳқиқот. Ҳадафи таҳқиқот асосноккунии назариявӣ ва коркарди тавсияҳо доир ба рушди шакл ва тарзҳои нави ташкили интиқол дар шароити баландкӯҳ дар асоси таҳлили самтҳои афзалиятноки он ба шумор меравад.

Объекти таҳқиқот системаи нақлиётии ВМКБ мебошад.

Мавзӯи таҳқиқот муносибатҳои ташкилӣ-иқтисодии дар раванди ташкили идоракунии ва тақмили раванди нақлиётӣ дар ВМКБ пайдошаванда аст.

Масъалаҳои таҳқиқот. Вазифаҳои муқарраргардида зарурати ҳаллу фасли баъзе мушкилотро муайян намуданд:

-ба таври назариявӣ нақш ва мақоми нақлиёт дар системаи иқтисоди бозор асоснок карда шавад;

-асосҳои методии ташкили интиқол дар шароити баландкӯҳ аниқ карда шавад; хусусиятҳо ва мушкилоти ташкили интиқол ва самаранокии он дар шароити баландкӯҳ ошкор карда шавад;

-ҳолат ва рушди хизматрасонии автомобилӣ дар Ҷумҳурии Тоҷикистон таҳлил карда шавад; амалисозӣ ва рушди системаи хизматрасонии нақлиётӣ дар ВМКБ баҳо дода шавад;

-моделсозии иқтисодӣ-риёзии таъсири омилҳо ба ташкили интиқол дар шароити баландкӯҳ гузаронида шавад;

-стратегия ва ташкили шаклу тарзҳои нави интиқол дар шароити рушди равандҳои ҳамгирой таҳия карда шавад; параметрҳои тавсифдиҳандаи ташкили шакл ва тарзҳои нави интиқол дар ВМКБ пешгӯӣ карда шавад;

-самтҳои асосии рушди ташкили шакл ва тарзҳои нави интиқол дар ВМКБ Ҷумҳурии Тоҷикистон асоснок ва коркард карда шаванд.

Усулҳои таҳқиқот. Дар раванди таҳқиқот усулҳои баҳодихии экспертӣ, таҳлили иқтисодӣ ва системавӣ, ҳисоби матритсавӣ, таҳлили трендӣ ва коррелясионӣ-регрессионӣ истифода шуданд.

Соҳаи таҳқиқот. Таҳқиқот дар чорчӯбаи ихтисоси 08.00.05 – «Иқтисодиёт ва идоракунии хоҷагии халқ (иқтисодиёт, ташкил ва идоракунии корхонаҳо, соҳаҳо, комплексҳо – нақлиёт)», банди 1.5.1. «Таҳлили фаъолияти корхона ва муассисаҳои намудҳои гуногуни нақлиёт, ки дар сатҳи низоми нақлиёти мамлакат, минтақаҳои он, намудҳои нақлиёт ва коммуникатсияҳои онҳо (роҳҳои автомобилгард, роҳҳои оҳан, хатҳои ҳавой, бандарҳои баҳрӣ ва ғайра) ва ғайра иҷро карда мешаванд», банди 1.5.2. «Таҳқиқи таъсири омили нақлиётӣ ба рушди қувваҳои истеҳсоли, рушди бозори хизматрасонӣ, баландбардории самаранокии истеҳсолоти ҷамъиятӣ ва амнияти иқтисодии мамлакат», банди 1.5.3. «Арзёбии сифати хизматрасонии нақлиётии иқтисодиёт ва аҳолии мамлакат», банди 1.5.6. «Таҳқиқи самаранокии иқтисодии роҳҳои гуногуни ташкили интиқол, хизматрасонии техникӣ ва таъмири таркиби

ҳаракаткунанда», банди 1.5.8. «Усулҳои ояндабинӣ ва банақшагирии боркашонӣ ва мусофирбарӣ», банди 1.5.10. «Ташкили истеҳсолот дар нақлиёти автомобилӣ ва нақлиёти роҳи оҳан», банди 1.5.13. «Идоракунии дар нақлиёт», банди 1.5.14. «Таҳқиқи шакл ва усулҳои танзими давлатӣ дар муассисаҳои нақлиётӣ»-и шиносномаи ихтисосҳои ҚОА назди Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон (илмҳои иқтисодӣ) иҷро шудааст.

Марҳилаҳои таҳқиқот. Кори диссертатсионӣ дар давраи солҳои 2003-2019 иҷро шудааст.

Пойгоҳи асосии иттилоотӣ ва озмоишии таҳқиқот. Кори диссертатсионӣ дар назди кафедраи иқтисодиёт ва логистикаи нақлиётии Донишгоҳи техникии Тоҷикистон ба номи академик М.С. Осимӣ иҷро шудааст.

Эътимоднокии натиҷаҳои диссертатсионӣ бо гузаронидани таҷрибаҳо, дақиқии маълумот, кифоягии ҳаҷми маводи таҳқиқотӣ, коркарди омории натиҷаҳои таҳқиқот ва интишорот тасдиқ мегардад. Хулоса ва тавсияҳо ба таҳлили илмии натиҷаҳои таҳқиқоти назариявӣ ва таҷрибавӣ асос карда шудааст. Эътимоднокии натиҷаҳои бадастомадаи таҳқиқоти диссертатсионӣ бо санадҳои татбиқи Вазорати нақлиёти Ҷумҳурии Тоҷикистон (маълумотномаи №2(6)-1126 аз 30.10.2019 с.), Раёсати муассисаи давлатии «Нақлиёти автомобилӣ ва хизматрасонии логистикӣ – ВМКБ» (маълумотномаи №135 аз 15.11.2019 с.) ва ДТТ ба номи академик М.С. Осимӣ тасдиқ карда мешавад (маълумотномаи №27/1138 аз 03.10.2019 с.).

Навгониҳои илмии таҳқиқот асосноккунӣ ва коркарди самтҳои афзалиятноки рушди шакл ва тарзҳои нави ташкили интиқол дар шароити баландкӯҳ мебошад.

Нуктаҳои асосие, ки ҷузъиёти навгониро дарбар мегиранд, инҳоянд:

-асосҳои назариявӣ таҳия гардида, нақш ва мақоми нақлиёт дар системаи иқтисоди бозор ошкор ва асосҳои методии ташкили интиқол дар шароити баландкӯҳ дақиқ карда шуд. Муносибати системавии ташкил ва идоракунии ба раванди нақлиётӣ дар шароити баландкӯҳ имкон дод, ки талаботи ба нишондиҳандаи баҳодиҳии таъминоти нақлиётӣ пешниҳодшаванда таҳия гардад: а) ҳолисӣ; б) осонии истифода; в) набудани душворӣ дар ҷамъкунии маълумот; г) ҳисоббарории бешубҳа; д) мундариҷаи содда; е) мутобиқат бо параметрҳои алоҳида; ж) қиёсшавандагӣ; з) қонёгардонии талаботи аҳоли нисбат ба хизматҳои нақлиётӣ;

-хусусият ва мушкилоти ташкили интиқол ва самаранокии он дар шароити баландкӯҳ ошкор карда шуд. Иҷбот гардид, ки ташкили интиқол дар шароити баландкӯҳ хусусиятҳои зеринро дорост: раванди истеҳсолоти молу хизматрасониро дар шароити баландкӯҳ татбиқ менамояд; ба шартҳои асосӣ, яъне қонёгардонии пурра ва саривақтии талаботи аҳолии баландкӯҳ таъя мекунад; зарурати таъминоти захиравӣ, иҷтимоӣ-иқтисодӣ, техникаӣ-технологӣ, ахборотӣ-инноватсионӣ ва меъёрӣ-ҳуқуқии раванди нақлиётӣ; вобастагии қавии ташкили интиқол дар шароити баландкӯҳ аз омилҳои муҳити беруна; раванди интиқол дар шароити баландкӯҳ динамикӣ ва тағйирёбанда аст; ташкили интиқол дар шароити баландкӯҳ хусусияти мавсимӣ дорад;

самаранокии ташкили интиқол дар шароити баландкӯҳ аз ҳифз, сарфакорӣ, пуррагӣ, саривактӣ ва бехатарии интиқол вобаста аст;

-ҳолат ва рушди системаи хизматрасонии автомобилӣ дар Ҷумҳурии Тоҷикистон ва ВМКБ баҳо дода шуд; мавзӯҳои танг ошкор ва тамоюли рушди шакл ва тарзҳои нави ташкили интиқол дар шароити баландкӯҳ аниқ карда шуд;

-моделсозии иқтисодӣ-риёзии таъсири омилҳо ба ташкили интиқол дар шароити баландкӯҳ гузаронида шуд. Дар асоси ҳисоби хусусият ва характери тағйирёбии селайи мусофирон дар ВМКБ дар марҳилаи аввал тамоми омилҳо ба интиқоли шаҳрӣ; интиқоли маҳаллӣ; интиқоли инфиродӣ ва таксомоторӣ гурӯҳбандӣ шуданд. Бо назардошти хусусиятҳои иҷроӣ боркашонӣ дар ВМКБ дар марҳилаи аввал омилҳои ба интиқоли дохиливилоятӣ, интиқоли дохилиҷумҳуриявӣ ва байналмилалӣ таъсиркунанда гурӯҳбандӣ гардиданд;

-стратегияи ташкили шакл ва тарзҳои нави интиқол дар шароити рушди равандҳои ҳамгирӣ таҳия шуда, параметрҳои тавсифдиҳандаи ташкили шакл ва тарзҳои нави интиқол дар ВМКБ пешгӯӣ карда шуд. Иҷбот гардид, ки шакл ва тарзҳои нави ташкили интиқол дар ВМКБ ташкили ҳамлу нақл бо контейнерҳо, пакетҳо ва системаи рушдёфтаи китфи таъя дар минтақа ба ҳисоб меравад;

-самтҳои афзалиятноки рушди ташкили шакл ва тарзҳои нави интиқол дар ВМКБ Ҷумҳурии Тоҷикистон асоснок ва коркард гардид. Иҷбот карда шуд, ки танзими давлатии рушди ташкили шакл ва тарзҳои нави интиқол дар шароити баландкӯҳ таъмини рақобатпазирии хизматҳои нақлиётӣ; рушди соҳаи саноат; рушди инфрасохтори нақлиётӣ ва дигарҳоро барои ташкили соҳаи сайёҳӣ; тақмили шаклҳои пешқадами ташкили интиқоли контейнерӣ, пакетӣ ва интиқол бо усули китфи таъя; беҳдошти сифати зиндагии аҳолиро дар асоси ташкили оқилонаи мусофирбарӣ пешбинӣ мекунад.

Аҳамияти назариявӣ таҳқиқот дар он аст, ки муқаррароти назариявӣ, методӣ, хулоса ва пешниҳодоти дар диссертатсия овардашударо дар раванди татбиқи самтҳои афзалиятноки рушди шакл ва тарзҳои нави ташкили интиқол дар шароити баландкӯҳ истифода бурдан мумкин аст.

Аҳамияти амалии таҳқиқот ва натиҷаҳои бадастомада дар ҳалли мушкилоти рушди шакл ва тарзҳои нави ташкили интиқол дар ВМКБ Ҷумҳурии Тоҷикистон таҷассум ёфтааст. Аҳамияти муҳимро истифодаи асосҳои методии таҳлил, моделсозии иқтисодӣ-риёзии таъсири омилҳо ба параметрҳои ташкили интиқол дар шароити баландкӯҳ, таҳияи стратегия ва ташкили шакл ва тарзҳои нави интиқол дар шароити рушди равандҳои ҳамгирӣ, пешгӯӣ кардани параметрҳои тавсифдиҳандаи шакл ва тарзҳои нави ташкили интиқол дар ВМКБ, инчунин интиҳоби самтҳои афзалиятнок ва механизмҳои ошкорсозии шакл ва тарзҳои нави ташкили интиқол дар ВМКБ Ҷумҳурии Тоҷикистон доро аст.

Нуктаҳои ҳимояшавандаи диссертатсия:

-асосҳои назариявӣ таҳия шуда, нақш ва мақоми нақлиёт дар системаи иқтисоди бозор ошкор ва асосҳои методии ташкили интиқол дар шароити баландкӯҳ дақиқ карда шуд;

-хусусият ва мушкилоти ташкили интиқол ва баҳои самаранокии он дар шароити баландкӯҳ ошкор карда шуд;

-ҳолат ва рушди системаи хизматрасонии автомобилӣ дар Ҷумҳурии Тоҷикистон ва ВМКБ баҳо дода шуд; мавзӯҳои танг ошкор ва тамоюли рушди шакл ва тарзҳои нави ташкили интиқол дар шароити баландкӯҳ аниқ гардид;

-моделсозии иқтисодӣ-математикии таъсири омилҳо ба ташкили интиқол дар шароити баландкӯҳ гузаронида шуд;

-стратегияи шакл ва тарзҳои нави ташкили интиқол дар шароити рушди равандҳои ҳамгирӣ таҳия шуда, параметрҳои тавсифдиҳандаи ташкили шакл ва тарзҳои нави интиқол дар ВМКБ пешгӯӣ карда шуд.

-самтҳои афзалиятноки татбиқи шакл ва тарзҳои нави ташкили интиқол дар ВМКБ Ҷумҳурии Тоҷикистон асоснок ва коркард гардид.

Саҳми шахсии довталаб. Ҳамаи давраҳо ҷиҳати иҷрои нақшаи кории илмӣ, ба монанди таҳияи мавзӯ, асосноккунӣ ва мубрамияти он, ҳадаф, мақсад ва вазифаҳои гузошташуда бо иштироки бевоситаи муаллиф гузаронида шудааст. Муаллиф дар тақмили стратегияи шакл ва тарзҳои нави ташкили интиқол дар шароити рушди равандҳои ҳамгирӣ, пешгӯии параметрҳои тавсифдиҳандаи шакл ва тарзҳои нави ташкили интиқол дар ВМКБ, инчунин интиҳоби самтҳои афзалиятнок ва механизмҳои рушди шакл ва тарзҳои нави ташкили интиқол дар ВМКБ Ҷумҳурии Тоҷикистон саҳми арзандаи худро гузоштааст.

Таъйиди диссертатсия ва иттилоот оид ба истифодаи натиҷаҳои он. Натиҷаҳои асосии диссертатсия дар конференсияҳои илмии Донишгоҳи техникии Тоҷикистон ба номи академик М.С. Осимӣ, Донишкадаи политехникии ДТТ ба номи академик М.С. Осимӣ дар шаҳри Хучанд, Донишгоҳи миллии Тоҷикистон, Академияи илмҳои Ҷумҳурии Тоҷикистон, Кумитаи ҷавонон ва варзиши назди Ҳукумати Ҷумҳурии Тоҷикистон дар давраи солҳои 2007 то 2019 пешниҳод ва қабул гардидаанд.

Методикаҳои коркардшуда ва тавсияҳо метавонанд, ки ҳангоми қабули қарорҳо доир ба рушди системаи нақлиётӣ аз ҷониби муассисаҳои нақлиётии шаклҳои гуногуни моликият, мақомоти маҳаллии ҳокимияти давлатӣ истифода шаванд.

Коркарди илмӣ-методии муаллиф ҳангоми тадриси фанҳои таҳассусии «Ташкили истеҳсолот ва идоракунии муассисаҳои нақлиётӣ», «Бозори хизматрасонии нақлиётӣ», «Технологияи ташкил ва идораи боркашонӣ», «Асосҳои хизматрасонии нақлиётӣ-экспедитсионии аҳоли», «Технологияи ташкил ва идораи мусофирбарӣ», «Ҳамкории намудҳои нақлиёт», «Идоракунии раванди нақлиётӣ» барои донишҷӯёни ихтисосҳои муҳандисии муассисаҳои таҳсилоти олӣ истифода гардидаанд.

Интишори натиҷаҳои диссертатсия. Мазмуни асосии диссертатсия дар 25 мақолаи илмӣ иборат аз ҳаҷми умумии 4,9 ҷузъи чопӣ, аз онҳо 17 мақола дар маҷаллаҳои аз ҷониби КОА назди Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон тақризшаванда нашр шудаанд.

Соҳтор ва ҳаҷми диссертатсия. Диссертатсия аз муқаддима, се боб, хулоса ва пешниҳодот, рӯйхати адабиёти истифодашудаи дорои 147 номгӯй иборат буда, дар 186 саҳифаи матни компютерӣ чоп гардидааст.

Мазмуни асосии диссертатсия

Дар муқаддима мубрамӣ ва зарурати баргузори мавзӯи таҳқиқот, заминаҳои назариявӣ методологии таҳқиқот, ҳадафи таҳқиқот, объекти таҳқиқот, мавзӯи таҳқиқот, масъалаҳои таҳқиқот, усулҳои таҳқиқот, соҳаи таҳқиқот, марҳилаҳои таҳқиқот, пойгоҳи асосии иттилоотӣ ва озмоишии таҳқиқот, эътимодноқӣ ва асоснокии натиҷаҳои диссертатсионӣ, навгониҳои илмӣ таҳқиқот, аҳамияти назариявӣ ва амалии таҳқиқот, нуктаҳои ҷимояшавандаи диссертатсия, саҳми шахсии довтолаб, таъйиди диссертатсия ва иттилоот оид ба истифодаи натиҷаҳои он, интишори натиҷаҳои диссертатсия, соҳтор ва ҳаҷми диссертатсия оварда шудааст.

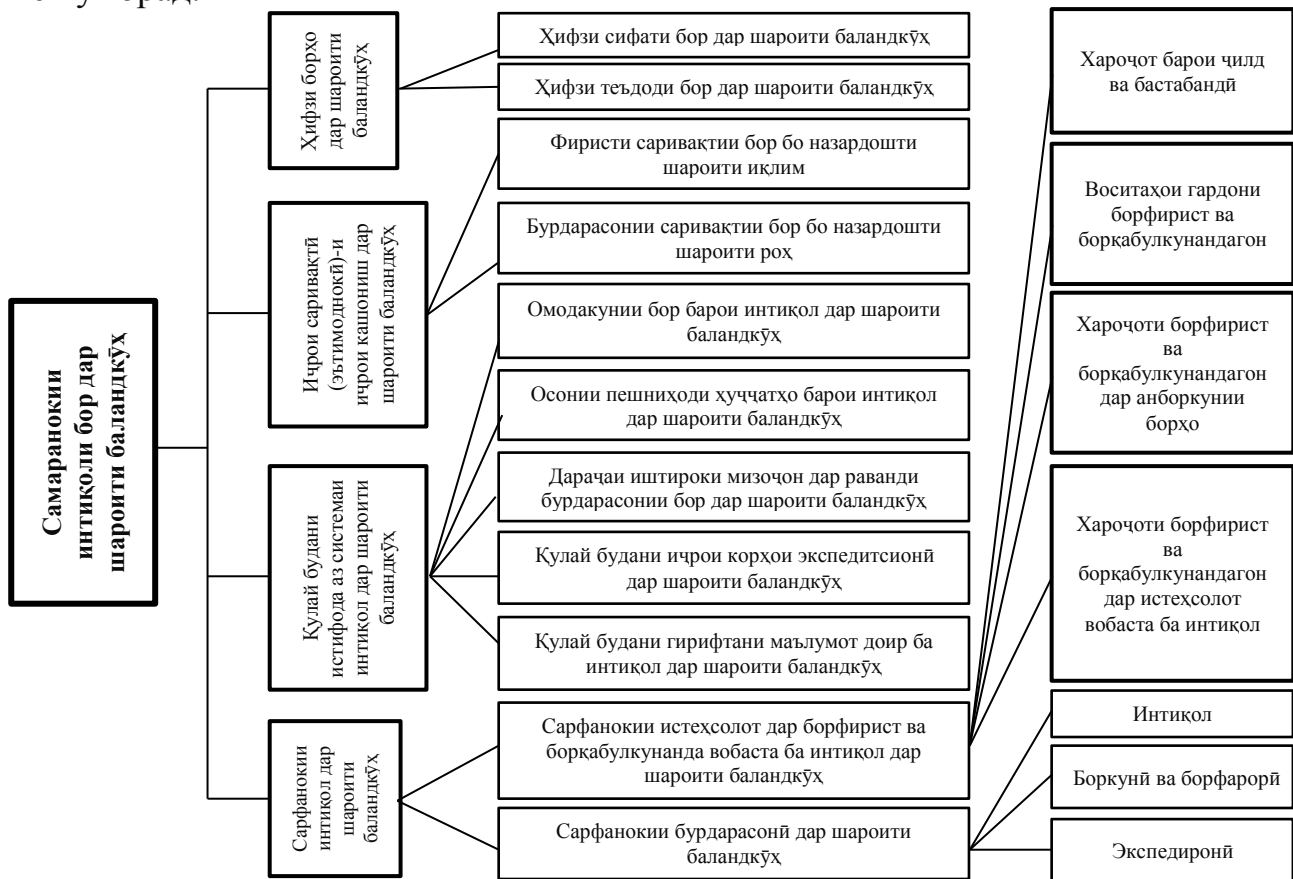
Дар боби якум – **«Асосҳои назариявӣ-методи ташкили интиқол ва самаранокии он дар шароити баландкӯҳ»** асосҳои назариявӣ муайян карда шуда, нақш ва мақоми нақлиёт дар системаи иқтисоди бозор ошкор гардид, асосҳои методи ташкили интиқол дар шароити баландкӯҳ дида баромада шуда, хусусиятҳо ва мушкилоти ташкили интиқол ва самаранокии он дар шароити баландкӯҳ ошкор карда шуданд.

Дар шароити ташаккул ва рушди муносибатҳои бозорӣ нақлиёт дар пешрафти тамоми соҳаҳои иқтисоди миллӣ нақши калидиро мебозад. Нақлиёт чун звенои пайвандгари иқтисодиёт қонеъгардонии талаботи аҳоли ва иқтисодиётро нисбат ба ҷойивазкунӣ ва интиқол таъмин менамояд. Қайд кардан зарур аст, ки Ҷумҳурии Тоҷикистон минтақаи баландкӯҳ аст. Аҳолии баландкӯҳ дар шароити табиӣ-иқлимӣ мураккаб зиста, пурра бо нерӯи аклонӣ ва таҷрибаҳои ошкорнашуда фарқ мекунад. Дар баробари ин фаъолияти минтақаҳои кӯҳсор бо ёрии Қонуни Ҷумҳурии Тоҷикистон дар бораи минтақаҳои кӯҳсор танзим карда мешавад. Вобаста ба ин омӯзиши ташкили боркашонӣ дар шароити баландкӯҳ муфид аст.

Муаллиф ақида дорад, ки ташкили боркашонӣ дар шароити баландкӯҳ дақиқсозии тартиби амалисозӣ, ҳисоб ва назорат, роҳбарӣ, бехдошти системаи ҳисоби боркашонӣ ва системаи гардиши ҳуччатҳои онро пешбинӣ мекунад. Дар баробари ин аз сатҳи ташкили боркашонӣ дар шароити баландкӯҳ самаранокии раванди нақлиётӣ, яъне сифат ва теъдоди борҳо, бурдасонии саривақтӣ ва қулай будани истифодабарии системаи интиқол вобаста аст (расми 1).

Муаллиф қайд мекунад, ки ВМКБ иқтисодиёти нисбатан сусттар дорад, аз ин рӯ омӯзиши тамоюл ва мунтазамии бозор равиши хосро металабад. Рушди ВМКБ дар шароити бозор бо пешрафти системаи нақлиёти автомобилии он вобаста аст. Ба ақидаи муаллиф ташаккули босамар ва рушди системаи нақлиёти автомобилӣ дар шароити баландкӯҳ ҳамон звенои асосие ба шумор меравад, ки рушди иҷтимоӣ-иқтисодии минтақаро таъмин мекунад. Муаллиф тасдиқ мекунад, ки рушди фаъолияти нақлиётӣ омили муҳим барои тараққиёти нисбатан босуръати соҳаи иҷтимоӣ-иқтисодӣ мебошад. ВМКБ яке аз минтақаҳои баландкӯҳи сайёраи мост. Тақрибан тамоми ҳудуди он дар баландии беш аз 3000 м. ҷойгир аст.

Дар диссертатсия муаллиф зарурати коркарди нишондиҳандаи универсалии баҳодиҳии рушди системаи нақлиётии баландкӯхро зарур мешуморад.



Расми 1. – Ҷузъҳои сохтори самаранокии интиқоли борҳо тариқи нақлиёти автомобилӣ дар шароити баландкӯх*

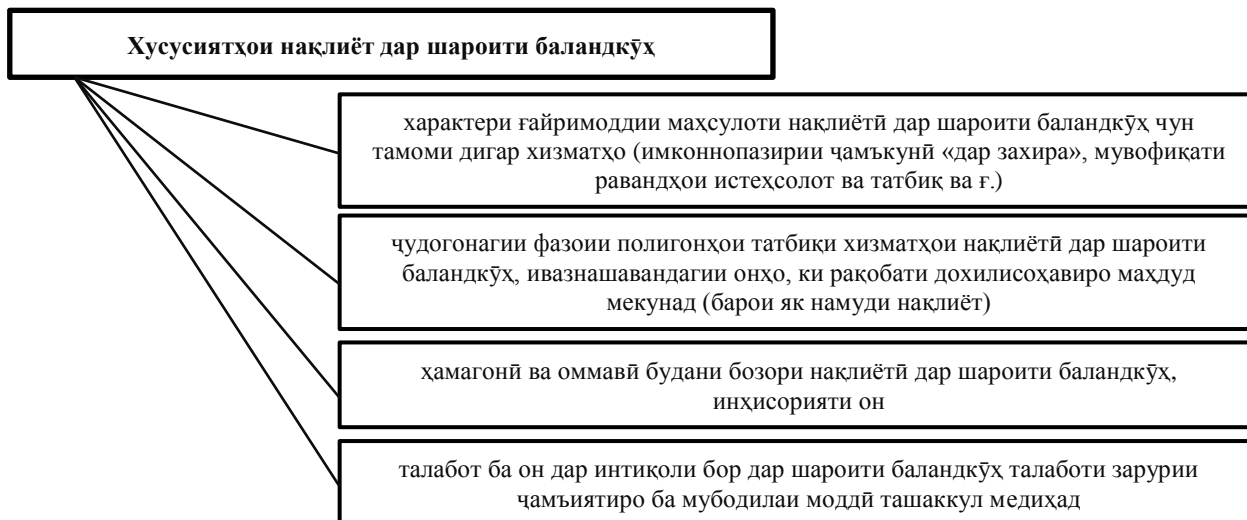
*Таҳияи муаллиф.

Вобаста ба ин методикаҳои пешниҳодшаванда сатҳи рушди системаи нақлиётии минтақаро бо сабабҳои зерин инъикос намекунад: бештари методикаҳо ба мулоҳизаҳои абстрактӣ, ки маънои мушаххаси воқеӣ надоранд, таъя мекунад; танҳо ба баҳои муқоисавӣ таъя мекунад; ҳолати воқеии хизматрасонии нақлиётии аҳолии минтақаро инъикос менамоянд. Бо назардошти болозикр ба сифати нишондиҳандаи баҳодиҳӣ муаллиф пешниҳод мекунад, ки нишондиҳандаи сатҳи таъминоти нақлиётии аҳолии интиқол гардад.

Муаллиф чунин меҳисобад, ки масъалаи муҳими ташкили интиқол дар шароити баландкӯх ошкорсозии хусусият ва мушкилоти ташкили интиқол, самаранокии он дар шароити мазкур ба шумор меравад. Ба таври умумӣ хусусиятҳои нақлиёт дар шароити баландкӯх дар расми 2 оварда шудааст.

Дар диссертатсия муаллиф хусусиятҳои зерини ташкили интиқолро дар шароити баландкӯх ҷудо мекунад: татбиқи раванди истеҳсолоти молу хизматрасонӣ дар шароити баландкӯх; ба шарти муҳим, яъне қонеъгардонии пурра ва саривактӣ талаботи аҳолии баландкӯх таъя мекунад; зарурати таъминоти захиравӣ, иҷтимоӣ-иқтисодӣ, техникӣ-технологӣ, ахборотӣ-инноватсионӣ ва меъёрӣ ҳуқуқии раванди нақлиётӣ; вобастагии қавии ташкили интиқол дар шароити баландкӯх аз омилҳои муҳити беруна; раванди интиқол

дар шароити баландкӯҳ на танҳо боркашонӣ ва мусофирбарӣ, инчунин амалиёти иловагии бо оmodасозии он вобастаро дарбар мегирад; раванди интиқол дар шароити баландкӯҳ динамикӣ ва тағйирёбанда аст; ташкили интиқол дар шароити баландкӯҳ хусусияти мавсимӣ дорад; самаранокии ташкили интиқол дар шароити баландкӯҳ аз ҳифз, сарфақорӣ, пуррагӣ, саривақтӣ ва бехатарии интиқол вобаста аст.



Расми 2. – Хусусиятҳои нақлиёт дар шароити баландкӯҳ*

*Таҳияи муаллиф.

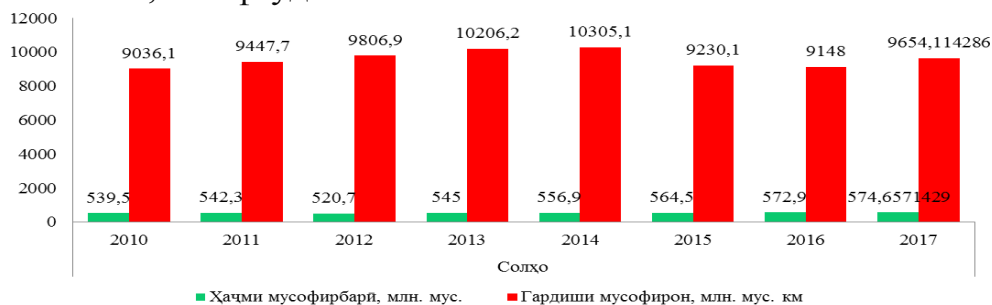
Дар баробари ин хусусиятҳои хоси ВМКБ-ро чун минтақаи баландкӯҳ бояд ба ҳисоб гирифт. ВМКБ чун минтақаи кӯҳсор хусусиятҳои зеринро дорад, ки ба бисёр минтақаҳои баландкӯҳи кишвар низ хос аст: тамоми роҳҳои ВМКБ дар водихо воқеъ аст ва офатҳои табиӣ роҳро вайрон карда, дар муҳлатҳои муайян ин ҳодисаҳои табиӣ ба ҳаракати нақлиёт ҳалал мерасонанд, дар ВМКБ роҳҳои алтернативӣ вучуд надоранд; арзиши баланди маводи хӯроқа ва дигар мавод аз фаъолияти нақлиёт вобаста аст; ронанда бе танаффус беш аз 14 соат кор мекунад (дар самти Душанбе – Хоруғ); борҳо аввал аз Чин ба Душанбе ворид шуда, баъдан ба ВМКБ бурда мешаванд, зеро Хоруғ шароити қабули ҳаҷми зиёди борҳоро надорад; аз сабаби набудани роҳҳои алтернативӣ сохтмони роҳҳои автомобилгард мушкил мегардад; чойҳои беодам – “Доғи сафед” (шимоли ВМКБ – тариқи Лахш) ҳудуди зиёдро ишғол мекунад, барои сохтмони роҳҳои релефи он пурра омӯхта нашудааст, дар мавриди сохтмони роҳҳои автомобилгард тариқи объекти мазкур то ағбаи Кулма тӯли роҳ то 500 км кӯтоҳ мешавад; инфрасохтори роҳи нақлиётӣ мавҷуд нест; сайёҳӣ дар ВМКБ аллақай фаъол аст, танҳо сифати хизматрасонии нақлиётӣ, ҳолати гигиенӣ ва маиширо хуб кардан лозим аст; савдои наздисарҳадӣ амалӣ мешавад, вале ҳиссаи ночиз дорад; дар ноҳияҳои ВМКБ хатсайрҳои ғайриоқилона амал мекунанд; имкони баромадани ВМКБ ба хатсайрҳои байналмилалӣ мавҷуд аст (тариқи «Дарвозаи Ваҳон» то Покистон тақрибан 40 км). Инчунин дар диссертатсия мушкилоти ташкили интиқол дар шароити баландкӯҳ ошкор шудааст.

Дар боби дуюм – «Ҳолати кунунӣ ва рушди ташкили интиқол дар шароити баландкӯҳ» таҳлили ҳолат ва рушди хизматрасонии нақлиёти

автомобилӣ дар Ҷумҳурии Тоҷикистон оварда шудааст, амалишавӣ ва рушди ташкили интиқол дар ВМКБ баҳо дода шуда, моделсозии иқтисодӣ-риёзии таъсири омилҳо ба ташкили интиқол дар шароити баландкӯҳ гузаронида шудааст.

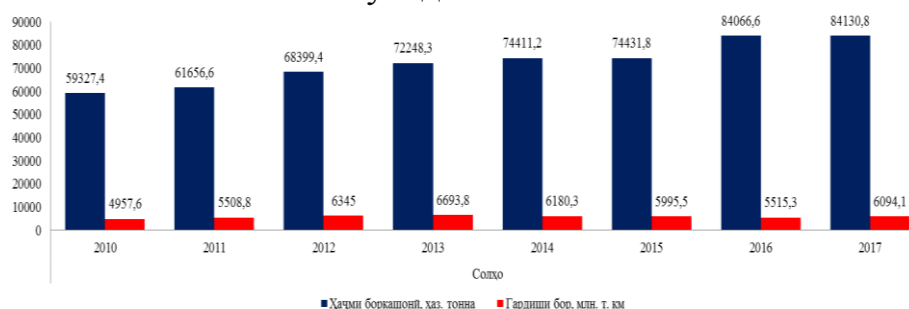
Дар диссертатсия таҳлил гузаронида шудааст, ки рушди индекси ММД аз соли 2010 то 2017 – 2,47 маротиба ва ММД ба ҳар сари аҳоли 2,1 маротиба аст. Ҳангоми рушди индекси гардиши бор ба 1,23 маротиба чандирӣ ба 0,58 баробар мешавад. Таҳлили иқтисодӣ-омории динамикаи нишондиҳандаҳои амалисозии нақлиёт нишон дод, ки чандирӣ ба андозаи 0,1 миёни гардиши бори нақлиёти автомобилӣ ва ММД боэътимод аст; чандирӣ миёни гардиши мусофирон ва ММД ба ҳар сари аҳоли – 0,996; чандирӣ миёни гардиши мусофирони нақлиёти ҳавоӣ ва ММД ба ҳар сари аҳоли – 0,34 аст.

Нақлиёти автомобилӣ дар иқтисоди бозори кишвар нақши калидӣ мебозад. Беш аз 94% боркашонӣ ва 96% мусофирбарии дохилиҷумҳуриявӣ бо нақлиёти автомобилӣ амалӣ мегардад, вале интиқоли роҳиоханӣ аз ҳисоби релефи кӯҳӣ инкишоф наёфтааст. Соли 2017 назар ба соли 2010 интиқоли мусофирон ба 110,2% афзудааст.



Расми 3. – Ҳаҷми мусофирбарӣ ва гардиши мусофирон бо нақлиёти истифодаи умум

Ҳаҷми мусофирбарӣ бо нақлиёти автомобилӣ дар солҳои 2010-2017 ба 109,1% зиёд шудааст. Дар баробари ин талаботи солонаи пардохтпазирии аҳоли ба хизматҳои нақлиёти автомобилӣ баробари 574,3 млн. мусофир ва гардиши мусофирон 6806,8 млн. мусофир-километр мебошад. Теъдоди мусофирбарӣ дар робитаҳои байналхалқӣ соли 2017-ум 0,17 млн. мусофирро ташкил дода, ба афзоиш майл дорад. Нисбат ба соли 2016 ҳаҷми интиқол меафзояд. Чунин тамоюл дар боркашонӣ ҳам мушоҳида мешавад. Ҳаҷми боркашонӣ аз соли 2010 то 2017 ба зиёдшавӣ майл дорад. Соли 2010 рушди ин нишондиҳанда мушоҳида мегардад (рушди миёнаи солона 1,42 маротиба). Афзоиши назаррасро ҳаҷми боркашонии автомобилӣ касб мекунад.



Расми 4. – Ҳаҷми боркашонӣ ва гардиши бор бо нақлиёти истифодаи умум

Ҷумҳурии Тоҷикистон чун кишвари кӯҳсор дар байни Чин, Афғонистон, Ўзбекистон ва Қирғизистон ҷойгир аст. Релефи кӯҳӣ имкони истифодаи тамоми намуди нақлиётро намедихад. Ин омил махсусан барои ВМКБ, ки истифода ва рушди ҳамаи намудҳои нақлиёт хеле маҳдуд аст, махсусан муҳим арзёбӣ мешавад. Дар ВМКБ ба қадри ҳол нақлиёти ҳавоӣ истифода мешавад, вале асосан боркашонӣ ва мусофирбарӣ тариқи нақлиёти автомобилӣ амалӣ мегардад. Тамоми ҳудуди ВМКБ-ро системаи кӯҳҳои Помир ишғол мекунад, ки дар ҳамбастагии дигар системаҳои кӯҳии қавии Осиёи Марказӣ – Ҳиндукуш, Қароқурум, Кунлун ва Тёншон мавқеъ гирифтааст.

Қайд кардан муҳим аст, ки ҳудуди ВМКБ қисми тоҷикистони вилояти Бадахшони таърихи дарбар гирифта, қад-қади соҳили рости дарёи Панҷ (бо баҳамоии дарёҳои Помир ва Вахондарё пайдо мешавад) ҷойгир шудааст ва ҳудуди 62,9 ҳазор километри мураббаъро ишғол мекунад. Бо ҳисоби 1-уми январи соли 2018 аҳолии вилоят 223,6 ҳазор нафар, зичии аҳоли бошад, дар вилоят ба ҳисоби миёна (дар 1 км²-и ҳудуд) 3,5 нафарро ташкил медиҳад.

Ба ақидаи муаллиф ҳиссаи бештари боркашонӣ ва мусофирбарӣ ба ш. Хоруғ рост меояд (52,9% мусофирбарӣ ва 67,01% боркашонӣ). Дар вилоят 11573 адад нақлиёти автомобилӣ, аз ҷумла 1900 адад боркаш, 486 адад микроавтобус, 8865 адад автомобилҳои сабукрав ва 322 адад нақлиёти махсус мавҷуд аст. Теъдоди иҷозатномаҳои амалкунанда 142 адад, хатсайрҳои мусофирбар 62 ададро, ки аз инҳо 2 шаҳрӣ, 56 адад наздишаҳрӣ ва 4 адад байнишаҳрианд, ташкил медиҳад. Дар ш. Хоруғ 3011 адад воситаи нақлиёти автомобилӣ, аз ҷумла 409 адад боркаш, 75 адад микроавтобус, 2511 адад автомобилҳои сабукрав ва 16 адад нақлиёти махсус мавҷуд аст. Аз шумораи умумӣ 280 ададро нақлиёти истифодаи умум, аз он ҷумла 58 адад боркаш, 26 адад мусофирбар ва 196 адад автомобилҳои сабукрави таксӣ ташкил медиҳанд, ки дар асоси иҷозатнома амал мекунанд. Теъдоди иҷозатномаҳои амалкунанда 28 адад аст. Теъдоди хатсайрҳои мусофирбар 28 адад, аз ҷумла 2 шаҳрӣ, 25 наздишаҳрӣ ва 1 байнишаҳрианд. Аз натиҷаи таҳлил мавзӯҳои танги ташкили боркашонӣ ва мусофирбарӣ дар ВМКБ ва ноҳияҳои он ошкор шуданд.

Моделсозии иқтисодӣ-риёзӣ барои баҳодиҳии қадам ба қадами таъсири омилҳо ба ташкили интиқол ва самаранокии хизматрасонии нақлиётӣ дар шароити баландкӯҳ марҳилаи муҳим ба ҳисоб меравад. Аз сабаби он ки дар шароити кунунӣ методикаи ягонаи баҳодиҳии талаботи аҳоли нисбат ба хизматҳои нақлиётӣ дар шароити баландкӯҳ мавҷуд нест, аз ҷониби муаллиф методикае пешниҳод гардидааст, ки дар асоси он талаботи ҳақиқии аҳолии баландкӯҳро нисбат ба хизматҳои нақлиётӣ муайян кардан мумкин аст. Бо назардошти хусусиятҳои мусофирбарӣ дар ВМКБ муаллиф тамоми омилҳоро ба намудҳои мусофирбарии шаҳрӣ, маҳаллӣ, инфиродӣ ва таксомоторӣ гурӯҳбандӣ намуд. Ғайр аз ин, бо назардошти хусусиятҳои боркашонӣ дар ВМКБ дар марҳилаи аввал тамоми омилҳо ба гурӯҳҳои боркашонии дохиливилоятӣ, дохилиҷумҳуриявӣ ва байналмилалӣ гурӯҳбандӣ шуданд.

Моделҳои иқтисодӣ-риёзии коркардшудаи ҳамлу нақли бор ва мусофирони ВМКБ ба раванди ҳақиқӣ мувофиқ буда, аҳамияти омори доранд (ҷадвали 1).

**Чадвали 1. – Моделҳои иқтисодӣ-риёзии ташаккули талаботи аҳолии
ВМКБ ба хизматҳои нақлиётӣ**

| № б/т | Намуди модели иқтисодӣ-математикӣ | Параметрҳои асосӣ |
|---|--|---|
| Мусофирбарӣ | | |
| <i>Мусофирбарии шаҳрӣ</i> | | |
| 1 | $Y_1 = -8,699 - 0,0121 * X_1 - 0,0003665 * X_3 + 2,917 * X_6$ <p align="center"><i>Коэффитсиенти детерминатсия:</i> $D = (R_b^2) * 100\% = (0,93931)^2 * 100\% = 88,2303\%$ $F_{набл.} = 17,492, F_{крит.}(0,01; 3; 7) = 8,45.$ $F_{набл.} > F_{крит.}$</p> $Y_2 = -175,3 - 8,017 * X_1 - 0,07037 * X_3 + 35,56 * X_6.$ <p align="center"><i>Коэффитсиенти детерминатсия:</i> $D = (R_b^2) * 100\% = (0,90433)^2 * 100\% = 81,7813\%$ $F_{набл.} = 10,475, F_{крит.}(0,01; 3; 7) = 8,45.$ $F_{набл.} > F_{крит.}$</p> | Y_1 – Мусофирбарии шаҳрӣ бо нақлиёти автомобилӣ дар шароити баландкӯҳ; Y_2 – Гардиши мусофирони шаҳр бо нақлиёти автомобилӣ дар шароити баландкӯҳ; X_1 – Ҳиссаи хоси аҳолии шаҳр аз шумораи умумии аҳолии баландкӯҳ; X_3 – Теъдоди миёнаи рӯяхатии автобусҳои ғайридавлатии баландкӯҳ; X_6 – Зичии аҳолии баландкӯҳ. |
| <i>Мусофирбарии маҳаллӣ</i> | | |
| 2 | $Y_3 = -277,7 + 3,173 * X_{12} + 0,000468 * X_{16} + 0,07419 * X_{22}$ <p align="center"><i>Коэффитсиенти детерминатсия:</i> $D = (R_b^2) * 100\% = (0,99085)^2 * 100\% = 98,1784\%$ $F_{набл.} = 125,75, F_{крит.}(0,01; 3; 7) = 8,45.$ $F_{набл.} > F_{крит.}$</p> $Y_4 = 3654 - 43,54 * X_{12} + 0,008123 * X_{16} + 2,858 * X_{22}$ <p align="center"><i>Коэффитсиенти детерминатсия:</i> $D = (R_b^2) * 100\% = (0,98262)^2 * 100\% = 96,5542\%$ $F_{набл.} = 65,379, F_{крит.}(0,01; 3; 7) = 8,45.$ $F_{набл.} > F_{крит.}$</p> | Y_3 – Мусофирбарии маҳаллӣ бо нақлиёти автомобилӣ дар шароити баландкӯҳ; Y_4 – Гардиши мусофирони маҳаллӣ бо нақлиёти автомобилӣ дар шароити баландкӯҳ; X_{12} – Ҳиссаи хоси аҳолии деҳот аз шумораи умумии аҳоли дар шароити баландкӯҳ; X_{16} – Теъдоди автобусҳо ва автомобилҳои сабукрав дар шароити баландкӯҳ; X_{22} – Теъдоди хатсайрҳои наздишаҳрӣ дар шароити баландкӯҳ. |
| <i>Мусофирбарии инфиродӣ ва таксомоторӣ</i> | | |
| 3 | $Y_5 = -0,1163 + 0,002031 * X_{51} + 0,0009199 * X_{54} + 3,003E-005 * X_{56}$ <p align="center"><i>Коэффитсиенти детерминатсия:</i> $D = (R_b^2) * 100\% = (0,94584)^2 * 100\% = 89,4613\%$ $F_{набл.} = 19,806, F_{крит.}(0,01; 3; 7) = 8,45.$ $F_{набл.} > F_{крит.}$</p> $Y_6 = 1,049 - 0,01564 * X_{51} - 0,01323 * X_{54} + 0,0002598 * X_{56}$ <p align="center"><i>Коэффитсиенти детерминатсия:</i> $D = (R_b^2) * 100\% = (0,89324)^2 * 100\% = 79,7878\%$ $F_{набл.} = 9,211, F_{крит.}(0,01; 3; 7) = 8,45.$ $F_{набл.} > F_{крит.}$</p> | Y_5 – Ҳаҷми мусофирбарӣ бо нақлиёти автомобилии инфиродӣ ва таксомоторӣ дар шароити баландкӯҳ; Y_6 – Гардиши мусофирон бо нақлиёти автомобилии инфиродӣ ва таксомоторӣ дар шароити баландкӯҳ; X_{51} – Таъминоти аҳоли бо автомобилҳои инфиродӣ дар шароити баландкӯҳ; X_{54} – Теъдоди миёнаи таксҳои хатсайрии баландкӯҳ; X_{56} – Теъдоди миёнаи автомобилҳои сабукрави ғайридавлатии баландкӯҳ. |

| № б/т | Намуди модели иқтисодӣ-математикӣ | Параметрҳои асосӣ |
|---|---|--|
| Боркашонӣ | | |
| <i>Боркашонии дохиливилоятӣ</i> | | |
| 4 | $Y_1 = -242,1 + 1,577 * X_2 + 0,08448 * X_9 - 17,76 * X_{15}$ <p><i>Коэффитсиенти детерминатсия:</i> $D = (R_b^2) * 100\% = (0,96077)^2 * 100\% = 92,3079\%$ $F_{набл.} = 28,004, F_{крит.}(0,01; 3; 7) = 8,45.$ $F_{набл.} > F_{крит.}$</p> $Y_2 = -666,3 + 3,383 * X_2 + 0,01033 * X_9 - 2,455 * X_{15}$ <p><i>Коэффитсиенти детерминатсия:</i> $D = (R_b^2) * 100\% = (0,97965)^2 * 100\% = 95,9714\%$ $F_{набл.} = 55,572, F_{крит.}(0,01; 3; 7) = 8,45.$ $F_{набл.} > F_{крит.}$</p> | <p>Y_1 – Боркашонии дохиливилоятӣ бо нақлиёти автомобилӣ дар шароити баландкӯҳ; Y_2 – Гардиши бори дохиливилоятӣ бо нақлиёти автомобилӣ дар шароити баландкӯҳ; X_2 – Шумораи доимии аҳолии баландкӯҳ; X_9 – Маҷмӯи маҳсулоти миёнаи солонаи як хоҷагии баландкӯҳ; X_{15} – Теъдоди умумии муассисаҳои нақлиёти автомобилӣ дар шароити баландкӯҳ.</p> |
| <i>Боркашонии дохилиҷумҳуриявӣ</i> | | |
| 5 | $Y_3 = 525,6 + 0,4465 * X_{53} + 2,966 * X_{57} - 0,2375 * X_{64}$ <p><i>Коэффитсиенти детерминатсия:</i> $D = (R_b^2) * 100\% = (0,88876)^2 * 100\% = 78,9894\%$ $F_{набл.} = 8,7717, F_{крит.}(0,01; 3; 7) = 8,45.$ $F_{набл.} > F_{крит.}$</p> $Y_4 = 445,4 - 2,46 * X_{53} + 4,426 * X_{57} - 0,1682 * X_{64}$ <p><i>Коэффитсиенти детерминатсия:</i> $D = (R_b^2) * 100\% = (0,93123)^2 * 100\% = 86,7189\%$ $F_{набл.} = 15,236, F_{крит.}(0,01; 3; 7) = 8,45.$ $F_{набл.} > F_{крит.}$</p> | <p>Y_3 – Боркашонии дохилиҷумҳуриявӣ бо нақлиёти автомобилӣ дар шароити баландкӯҳ; Y_4 – Гардиши бори дохилиҷумҳуриявӣ бо нақлиёти автомобилӣ дар шароити баландкӯҳ; X_{53} – Ҳаҷми истеҳсоли маҳсулоти саноатӣ дар шароити баландкӯҳ; X_{57} – Гардиши моли чакана дар шароити баландкӯҳ; X_{64} – Теъдоди умумии автомобилҳои боркаш дар шароити баландкӯҳ.</p> |
| <i>Боркашонии байналмилалӣ</i> | | |
| 6 | $Y_5 = 28,7 - 0,6384 * X_{74} - 0,9692 * X_{73} - 238,2 * X_{76}$ <p><i>Коэффитсиенти детерминатсия:</i> $D = (R_b^2) * 100\% = (0,90452)^2 * 100\% = 81,8156\%$ $F_{набл.} = 10,499, F_{крит.}(0,01; 3; 7) = 8,45.$ $F_{набл.} > F_{крит.}$</p> $Y_6 = 26,5 - 0,5822 * X_{74} - 0,9392 * X_{73} - 225,2 * X_{76}$ <p><i>Коэффитсиенти детерминатсия:</i> $D = (R_b^2) * 100\% = (0,89252)^2 * 100\% = 79,6592\%$ $F_{набл.} = 10,499, F_{крит.}(0,01; 3; 7) = 8,45.$ $F_{набл.} > F_{крит.}$</p> | <p>Y_5 – Боркашонии байналмилалӣ бо нақлиёти автомобилӣ дар шароити баландкӯҳ; Y_6 – Гардиши бори байналмилалӣ бо нақлиёти автомобилӣ дар шароити баландкӯҳ; X_{74} – Теъдоди агентҳои фурӯши чиптаҳои ҳавопаймой дар шароити баландкӯҳ; X_{73} – Теъдоди умумии фурӯдгоҳҳо дар шароити баландкӯҳ; X_{76} – Зичии шабакаи роҳҳои автомобилгарди баландкӯҳ.</p> |

Сарчашма: ҳисоби муаллиф.

Ба ақидаи муаллиф моделҳои иқтисодӣ-риёзии коркардшуда ба муайянсозии талаботи аҳолии ВМКБ нисбати хизматҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбар ва амалисозии боркашонӣ имкон медиҳад ва дар асоси он авлавияти қонеъсозии аҳолиро дар шароити баландкӯҳи ВМКБ коркард кардан мумкин аст.

Дар боби сеюм – «Самтҳои афзалиятноки рушди шакл ва тарзҳои нави ташкили интиқол дар ВМКБ» стратегияи ташкили шакл ва тарзҳои нави интиқол дар шароити рушди равандҳои ҳамгироӣ таҳия шуда, параметрҳои тавсифдиҳандаи шакл ва тарзҳои нави ташкили интиқол дар ВМКБ пешгӯӣ гардид, самтҳои асосии рушди шакл ва тарзҳои нави ташкили интиқол дар ВМКБ Ҷумҳурии Тоҷикистон асоснок ва коркард карда шуд.

Дар шароити ташаккул ва рушди муносибатҳои бозорӣ раҳой аз бунбасти коммуникатсионӣ ва табдил додани Тоҷикистон ба минтақаи транзитӣ ҳадафи стратегияи кишвар ба ҳисоб меравад. Барои ин дар ВМКБ соли 2018 лоиҳаи «Барқарорсозии қитъаи 347 км роҳи автомобилгарди Душанбе – Кулма (мавзеи Ширговади н. Дарвоз)» ба маблағи 2,0 млн. дол. ИМА ва лоиҳаи «Мустаҳкам намудани инфрасохтори таъмини устуворӣ зидди хатарҳои табиӣ» (сохтмони 18 пул дар ноҳияҳои ВМКБ бо маблағи 17,534 млн. дол. ИМА) татбиқ мегардад.

Муаллиф ақида дорад, ки барои фаъолияти босамари нақлиёт дар шароити баландкӯҳ, аз ҷумла ВМКБ азнавсозии доимии парки воситаҳои нақлиёти автомобилӣ; аз нав дида баромадани сиёсати тарофавии амалкунандаи нақлиёти автомобилӣ; афзудани ҳаҷми молҳои содиротӣ ба бозори ҷаҳонӣ; рушди иқтисодии транзитии кишвар тариқи марзи Ўзбекистон, Қирғизистон, Қазоқистон то Россия ва ғ.; ҷалби бор ва мусофирони транзитӣ тариқи Чин, Афғонистон, Эрон, Покистон, Ҳиндустон то уқёнус; ҷалби бор ва мусофирони транзитӣ тариқи марзи Афғонистон, Эрон, Туркманистон, Қазқоз то Россия ва ғ.; таъмини амнияти экологӣ ва беҳатарии ҳаракат ва ғайраҳо зарур аст.

Самти муҳимтарини стратегияи рушди системаи нақлиёти ВМКБ рушди босуботи инфрасохтори нақлиёти он аст. Татбиқи ин самт маънои рушди мувофиқагардидаи комплекси тамоми элементҳои системаи нақлиётро дорад. Такмилдиҳии заминаи қонунгузорӣ бояд ҳамоҳангии базаи меъёрӣ-ҳуқуқӣ, ҳамгироӣ дар системаи стандарт ва коммуникатсияҳои ҷаҳонӣ, муайянкунии меъёрҳои сифати хизматҳои нақлиётӣ, масъулияти риояи онҳо, инчунин таъмини ҳуқуқҳои истеъмолкунандагонро пешбинӣ кунад.

Ба андешаи муаллиф дар шароити амиқгардии муносиботи бозорӣ мушкилоти пешгӯии параметрҳои шакл ва тарзҳои нави ташкили интиқолро тавсиф медиҳанд, аҳамияти хос касб мекунанд. Боиси қайд аст, ки коркарди пешгӯии рушди иҷтимоӣ-иқтисодии минтақаи кӯҳсор ҳолати иқтисодии минтақаи кӯҳсор, мавҷудияти захираҳои маҳдудро дар шароити баландкӯҳ дарбар мегирад. Инчунин қайд кардан ҷои аст, ки пешгӯии рушди системаи нақлиётӣ дар шароити баландкӯҳ коркарди нишондиҳандаҳои тавсифдиҳандаи сатҳи ҳолати онро ба таври умумӣ ва бо шакл ва тарзҳои нави интиқол пешбинӣ мекунанд. Бо истифода аз нишондиҳандаҳои амалисозии нақлиёт дар шароити баландкӯҳ муаллиф нишондиҳандаҳои нақлиёти мусофирбар ва боркашро дар шароити ВМКБ то соли 2030 пешгӯӣ намудааст (ҷадв. 2 ва 3).

Ҷадвали 4. – Пешгӯии нишондиҳандаҳои рушди нақлиёти боркаш

| № | Нишондиҳандаҳо | Воҳиди ченак | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 |
|----|---|----------------------|-------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 1 | Боркашонӣ бо нақлиёти автомобилӣ дар шароити баландкӯҳ | ҳаз. тонн | 762,2 | 859,0 | 968,1 | 1091,1 | 1229,7 | 1385,9 | 1561,9 | 1760,3 | 1983,9 | 2235,9 | 2519,9 | 2839,9 | 3200,6 |
| 2 | Гардиши бор бо нақлиёти автомобилӣ дар шароити баландкӯҳ | млн. тонна- км | 333,9 | 397,0 | 472,0 | 561,2 | 667,3 | 793,4 | 943,4 | 1121,7 | 1333,7 | 1585,8 | 1885,5 | 2241,9 | 2665,6 |
| 3 | Теъдоди умумии нақлиёти автомобилӣ дар шароити баландкӯҳ | адад | 12140 | 12735 | 13359 | 14014 | 14701 | 15421 | 16177 | 16970 | 17802 | 18674 | 19589 | 20549 | 21556 |
| 4 | Теъдоди воситаҳои нақлиёти боркаш дар шароити баландкӯҳ | адад | 1866 | 1832 | 1799 | 1767 | 1735 | 1704 | 1673 | 1643 | 1613 | 1584 | 1556 | 1528 | 1501 |
| 5 | Теъдоди умумии муассисаҳои нақлиёти автомобилӣ дар шароити баландкӯҳ | адад | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 |
| 6 | Теъдоди умумии терминалҳои боркаш дар шароити баландкӯҳ | адад | 3 | 4 | 4 | 5 | 5 | 6 | 7 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 7 | Теъдоди стансияҳои хизматрасонии техникӣ ва таъмири амалкунандаи баландкӯҳ | адад | 3 | 4 | 4 | 5 | 5 | 6 | 7 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 8 | Теъдоди иҷозатномаҳои додасуда ба терминалҳои боркашонии баландкӯҳ дар солҳои дахлдор | адад | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 9 | Коэффитсиенти омодагии техникӣ дар шароити баландкӯҳ | - | 0,62 | 0,62 | 0,63 | 0,64 | 0,64 | 0,65 | 0,66 | 0,67 | 0,68 | 0,69 | 0,7 | 0,71 | 0,72 |
| 10 | Теъдоди кормандони муассисаҳои нақлиёти автомобилӣ баландкӯҳ | нафар | 515 | 495 | 476 | 457 | 439 | 422 | 406 | 390 | 375 | 360 | 346 | 333 | 320 |

Сарчашма: ҳисоби муаллиф.

Ҷадвали 5. – Пешгӯии нишондиҳандаҳои рушди нақлиёти мусофирбар

| № | Нишондиҳандаҳо | Воҳиди ченак | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 |
|----|---|--------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 1 | Мусофирбарӣ бо нақлиёти автомобилӣ дар шароити баландкӯҳ | млн. мус. | 8,53 | 9,57 | 10,74 | 12,05 | 13,52 | 15,17 | 17,02 | 19,1 | 21,4 | 24,1 | 27,0 | 30,3 | 34,0 |
| 2 | Гардиши мусофирон бо нақлиёти автомобилӣ дар шароити баландкӯҳ | млн. мус. км | 172,8 | 196,8 | 224,2 | 255,4 | 290,9 | 331,3 | 377,4 | 429,9 | 489,7 | 557,7 | 635,2 | 723,5 | 824,1 |
| 3 | Таъминоти аҳоли бо автомобилҳои инфиродӣ (ба ҳазор нафар аҳоли) дар шароити баландкӯҳ | адад | 41 | 45 | 49 | 53 | 57 | 62 | 67 | 73 | 79 | 86 | 93 | 101 | 109 |
| 4 | Теъдоди умумии нақлиёти автомобилӣ дар шароити баландкӯҳ | адад | 12140 | 12735 | 13359 | 14014 | 14701 | 15421 | 16177 | 16970 | 17802 | 18674 | 19589 | 20549 | 21556 |
| 5 | Теъдоди воситаҳои нақлиёти автомобилҳои мусофирбар дар шароити баландкӯҳ | адад | 9875 | 10428 | 11012 | 11629 | 12280 | 12968 | 13695 | 14462 | 15272 | 16127 | 17030 | 17984 | 18991 |
| 6 | Теъдоди умумии муассисаҳои нақлиёти автомобилӣ дар шароити баландкӯҳ | адад | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 |
| 7 | Теъдоди умумии терминалҳои мусофирбар дар шароити баландкӯҳ | адад | 10 | 12 | 15 | 19 | 23 | 28 | 35 | 43 | 53 | 65 | 80 | 99 | 122 |
| 8 | Теъдоди умумии хатсайрҳои мусофирбар дар шароити баландкӯҳ | адад | 62 | 62 | 62 | 62 | 62 | 62 | 62 | 62 | 62 | 62 | 62 | 62 | 62 |
| 9 | Теъдоди хатсайрҳои шаҳрии баландкӯҳ | адад | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| 10 | Теъдоди хатсайрҳои наздишаҳрӣ дар шароити баландкӯҳ | адад | 58 | 60 | 62 | 65 | 68,0 | 71 | 74 | 77 | 80 | 83 | 87 | 90 | 94 |
| 11 | Теъдоди хатсайрҳои байнишаҳрӣ дар шароити баландкӯҳ | адад | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 2 | 2 |
| 12 | Теъдоди иҷозатномаҳои додашуда ба терминалҳои мусофирбарии баландкӯҳ дар солҳои дахлдор | адад | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 13 | Коэффитсиенти истифодаи парки автобусҳо дар шароити баландкӯҳ | - | 0,57 | 0,58 | 0,59 | 0,6 | 0,61 | 0,62 | 0,63 | 0,64 | 0,65 | 0,65 | 0,66 | 0,67 | 0,67 |
| 14 | Вақти миёнаи шабонарӯзии корӣ дар шароити баландкӯҳ | соат | 8,25 | 8,27 | 8,29 | 8,31 | 8,33 | 8,35 | 8,37 | 8,39 | 8,41 | 8,44 | 8,46 | 8,48 | 8,5 |
| 15 | Ҷашти пулакии автомобилҳои сабукрави таксӣ дар шароити баландкӯҳ | ҳаз. км | 7,9 | 7,8 | 7,7 | 7,6 | 7,5 | 7,4 | 7,3 | 7,2 | 7,12 | 7,04 | 6,97 | 6,89 | 6,81 |
| 16 | Коэффитсиенти масир дар шароити баландкӯҳ | - | 1,63 | 1,66 | 1,69 | 1,72 | 1,75 | 1,78 | 1,81 | 1,84 | 1,88 | 1,91 | 1,95 | 1,98 | 2,02 |
| 17 | Ҷунҷоиши миёнаи автобусҳо дар шароити баландкӯҳ | мусоф. | 15,3 | 15,2 | 15,1 | 15,0 | 14,9 | 14,8 | 14,7 | 14,6 | 14,5 | 14,5 | 14,4 | 14,3 | 14,2 |
| 18 | Суръати миёнаи истифодабарии автобусҳо дар шароити баландкӯҳ | км/соат | 6,65 | 6,7 | 6,75 | 6,8 | 6,85 | 6,9 | 6,96 | 7,02 | 7,08 | 7,13 | 7,19 | 7,25 | 7,3 |
| 19 | Коэффитсиенти истифодабарии ҷунҷоиши автобусҳо дар шароити баландкӯҳ | - | 0,94 | 0,99 | 1,04 | 1,095 | 1,15 | 1,21 | 1,27 | 1,34 | 1,41 | 1,49 | 1,57 | 1,65 | 1,74 |

Сарчашма: ҳисоби муаллиф.

Ба ақидаи муаллиф шакл ва тарзҳои нави ташкили интиқол дар ВМКБ амалисозии интиқол бо контейнерҳо ва пакетҳо ба ҳисоб меравад.

Раванди нақлиётӣ бо контейнерҳои универсалӣ тариқи хатсайри лангарӣ бо назардошти фаровардани контейнер дар нуқтаи таъйинот; хатсайри лангарӣ бо назардошти мубодилаи контейнер дар нуқтаи таъйинот; хатсайри лангарӣ бо назардошти мубодилаи контейнер бо дигар контейнери борнок; хатсайри секунҷаи ҳалқагӣ бо мубодилаи дукаратаи контейнерҳо амалӣ мегардад.

Муаллиф чунин мешуморад, ки тарзи дигари босамари ташкили интиқол дар ВМКБ тарзи пакети боркашонӣ аст. Моҳияти тарзи пакети боркашонӣ дар он аст, ки намудҳои муайяни бор дар фиристи бузург – пакет таҳия мешаванд. Тамоми амалиёти боркунию борфарорӣ тариқи механикӣ иҷро мегарданд. Ғайр аз ин, ба ақидаи муаллиф ҳангоми амалисозии интиқол дар шароити баландкӯҳ боркашонӣ бо системаи китфи тақия мақсаднок аст.

Дар шароити баландкӯҳ сарфанокии нақлиёти ҷамъиятиро дар асоси идоракунии танзимгарӣ (диспетчерӣ)-и ҳаракати автобусҳо бо назардошти хусусиятҳои хоси ин гуна интиқол дар ноҳияҳои баландкӯҳ бояд таъкид кард.

Дар қори таҳқиқотӣ ба самтҳои афзалиятноки рушди шакл ва тарзҳои нави ташкили интиқол дар шароити баландкӯҳ муаллиф дохил мекунад: навсозии парки воситаҳои нақлиёти автомобилӣ, ки раванди нақлиётро мувофиқи талабот ва стандартҳои байналхалқӣ амалӣ мекунад; рушди заминаи муосири ХТваТ воситаҳои нақлиёти автомобилӣ; татбиқи шакл ва тарзҳои нави ташкили интиқол дар шароити баландкӯҳ дар асоси концепсия ва аутсорсинги логистикӣ; созмон додани фондҳои махсус барои гузаронидани таҳқиқоти илмӣ дар соҳаи рушди нақлиёти автомобилӣ.

Ба андешаи муаллиф, дар давраи дарозмуҳлат самтҳои асосии рушд бояд истифодаи намудҳои аз ҷиҳати экологӣ тозаи сӯзишворӣ; созмон додани системаи таъминоти ахбороти бозори хизматрасонии нақлиётӣ; беҳдошти назорати экологии таркиби ҳаракаткунандаи нақлиёти автомобилӣ; такмилдиҳии механизми танзими давлатии фаъолияти нақлиётӣ дар шароити баландкӯҳ; баитмомрасонии бозсозии долонҳои нақлиётӣ бошад.

Умуман, истифодаи натиҷаҳои таҳқиқоти гузаронидашуда ба рушди шакл ва тарзҳои нави ташкили интиқол дар шароити баландкӯҳ мусоидат мекунад.

ХУЛОСАҲО

Натиҷаҳои асосии илмӣ диссертатсия

Таҳқиқоти гузаронидашуда доир ба мушкилоти ташкили интиқол дар шароити баландкӯҳ имкон дод, ки хулоса ва пешниҳодоти зерин бароварда шаванд:

1. Ба ақидаи муаллиф, минтақа қисми ҳудудест, ки дорои умумияти табиӣ, иҷтимоӣ-иқтисодӣ, милли-фарҳангӣ ва дигар шароитҳо мебошад. Минтақаи кӯҳсор қисми ҳудуди кӯҳсор буда, дар тамоми соҳаҳо – иҷтимоӣ, иқтисодӣ, нақлиёту роҳ ва ғайраҳо мураккабии худро дорад [1-М, 3-М].

2. Омилҳои асосии стратегияи нақлиётӣ ҳудуд аст. Вобаста ба ин омилҳои ҳудудӣ ба интиҳоби намуди таркиби ҳаракаткунанда, шакли ташкили интиқол, нобаробарии анбӯҳи бор ва селани мусофирон таъсири назаррас доранд.

Омилҳои ҳудудӣ барои баландбардории сифати хизматрасонии нақлиёти боркашонӣ ва мусофирбарӣ мусоидат карда, фарзияҳои рушди устувори минтақаҳои кишварро ташаккул медиҳанд [2-М, 4-М].

3. ВМКБ яке аз баландкӯхтарин минтақаҳои сайёраи мост. Тақрибан тамоми ҳудуди он дар баландии беш аз 3000 м. ҷойгир аст. Гуногунии шароити табиӣ иқлимӣ, мураккабии бениҳояти релеф дар рушди иҷтимоӣ-иқтисодӣ, таъмини фаъолияти муътадили ҳаёти аҳоли ва хизматрасонии нақлиётӣ мушкилоти иловагӣ ба бор меоранд. Аз рӯи таҳлилҳо ба ВМКБ тамоми хусусиятҳои минтақаи кӯҳсор хос буда, барои ба сифати объекти таҳқиқот интихоб шудани ВМКБ омили асосӣ гардидааст. ВМКБ бо шароити хоси табиӣ иқлимӣ тавсиф гардида, ин шароитҳо омилҳои муҳимеанд, ки ба ташаккул ва рушди раванди нақлиёти минтақаи мазкур таъсири бузург мерасонанд. Дар ин шароит нақлиёти автомобилӣ на танҳо мақсаднок, балки дар бештари ҳолатҳо воситаи ягонаи имконпазири ҷойивазкунии аҳолии минтақа ба ҳисоб меравад [12-М, 7-М].

4. ВМКБ чун минтақаи кӯҳсор хусусиятҳои зеринро дорад, ки ба бисёр минтақаҳои баландкӯҳи кишвар низ хос аст: тамоми роҳҳои ВМКБ дар водиҳо воқеъ аст ва офатҳои табиӣ роҳҳоро вайрон карда, дар муҳлатҳои муайян ин ҳодисаҳои табиӣ ба ҳаракати нақлиёт халал мерасонанд, дар ВМКБ роҳҳои алтернативӣ вучуд надоранд; арзиши баланди маводи хӯрока ва дигар мавод аз фаъолияти нақлиёт вобаста аст; ронанда бе танаффус беш аз 14 соат кор мекунад (дар самти Душанбе – Хоруғ); борҳо аввал аз Чин ба Душанбе ворид шуда, баъдан ба ВМКБ бурда мешаванд, зеро Хоруғ шароити қабули ҳаҷми зиёди борҳоро надорад; аз сабаби набудани роҳҳои алтернативӣ сохтмони роҳҳои автомобилгард мушкил мегардад; ҷойҳои беодам – “Доғи сафед” (шимоли ВМКБ – тариқи Лахш) ҳудуди зиёдро ишғол мекунад, барои сохтмони роҳҳо релефи он пурра омӯхта нашудааст, дар мавриди сохтани роҳҳои автомобилгард тариқи объекти мазкур то ағбаи Кулма тӯли роҳ то 500 км кӯтоҳ мешавад; инфрасохтори роҳу нақлиётӣ мавҷуд нест; сайёҳӣ дар ВМКБ аллакай фаъол аст, танҳо сифати хизматрасонии нақлиётӣ, ҳолати гигиенӣ ва маиширо хуб кардан лозим аст; савдои наздисарҳадӣ амалӣ мешавад, вале ҳиссаи ночиз дорад; дар ноҳияҳои ВМКБ хатсайрҳои ғайриоқилона амал мекунанд; имкони баромадани ВМКБ ба хатсайрҳои байналмилалӣ мавҷуд аст (тариқи «Дарвозаи Вахон» то Покистон тақрибан 40 км) [17-М, 21-М, 22-М].

5. Фаъолияти босамари соҳаи нақлиёти Тоҷикистон зерин таъсири омилҳои эндогенӣ ва экзогенӣ сиёсӣ, иқтисодӣ, таърихӣ, илмӣ-техникӣ, иҷтимоӣ, демографӣ, фарҳангӣ-равонӣ, ҷуғрофӣ, ҳарбӣ-стратегӣ, миллий ва ғайраҳо амалӣ мегардад. Ғайр аз ин, ба сифати хусусияти муҳимтарини соҳа ақибмонии он боқӣ мемонад [8-М, 18-М].

6. Дар ВМКБ 47 муассисаи саноатӣ амал мекунад, ки ҳиссаи ҳаҷми саноати он дар ҳаҷми умумии саноати кишвар соли 2017 ба 0,9% баробар аст. Дар вилоят 11573 воситаи нақлиёти автомобилӣ, аз ҷумла 1900 адад боркаш, 486 адад микроавтобус, 8865 адад автомобилҳои сабукрав ва 322 адад нақлиёти махсус мавҷуд аст. Теъдоди иҷозатномаҳои амалкунанда 142 адад, хатсайрҳои

мусофирбар 62 ададро, ки аз инҳо 2 шахрӣ, 56 адад наздишахрӣ ва 4 адад байнишахрианд, ташкил медиҳад [13-М].

Тавсияҳо оид ба истифодаи амалии натиҷаҳо

7. Моделсозии иқтисодӣ-риёзӣ барои баҳодиҳии қадам ба қадами таъсири омилҳо ба ташкили интиқол ва самаранокии хизматрасонии нақлиётӣ дар шароити баландкӯҳ марҳилаи муҳим ба ҳисоб меравад. Бо назардошти хусусиятҳои мусофирбарӣ дар ВМКБ аввал тамоми омилҳо ба намудҳои мусофирбарии шахрӣ, маҳаллӣ, инфиродӣ ва таксомоторӣ гурӯҳбандӣ гардид. Ғайр аз ин, бо назардошти хусусиятҳои боркашонӣ дар ВМКБ дар марҳилаи аввал тамоми омилҳо ба гурӯҳҳои боркашонии дохиливилоятӣ, дохилиҷумҳуриявӣ ва байналмилалӣ гурӯҳбандӣ шуданд. Моделҳои иқтисодӣ-риёзии коркардшуда ба муайянсозии талаботи аҳолии ВМКБ нисбати хизматҳои нақлиёти автомобилӣ имкон медиҳад ва дар асоси он авлавияти қонеъсозии аҳолиро дар шароити баландкӯҳи Вилояти мухтори кӯҳистони Бадахшон коркард кардан мумкин аст [16-М].

8. Дар ВМКБ доир ба нигоҳдории роҳҳои автомобилгард мушкилоти вайроншавии баъзе аз қитъаҳои роҳҳои автомобилгарди таъйиноти байналмилалӣ ва ҷумҳуриявӣ; норасогии базаи моддӣ-техникии муассисаҳои давлатии нигоҳдории роҳҳои автомобилгард мутобиқи талаботи технологӣ; норасогии сатҳи маоши кормандони нигоҳдории роҳҳои автомобилгард ва норасогии кадрҳои соҳа мавҷуд аст. Умуман ҳалли мушкилоти болозикр ба рушди сохтмони нақлиётӣ ва инфрасохтори роҳ мусоидат мекунад [10-М, 11-М].

9. Барои фаъолияти босамари нақлиёт дар шароити баландкӯҳ, аз ҷумла ВМКБ азнавсозии доимии парки воситаҳои нақлиёти автомобилӣ; аз нав дида баромадани сиёсати тарофавии амалкунандаи нақлиёти автомобилӣ; афзудани ҳаҷми молҳои содиротӣ ба бозори ҷаҳонӣ; ҷалби бор ва мусофирони транзитӣ тариқи Чин, Афғонистон, Эрон, Покистон, Ҳиндустон то уқёнус; ҷалби бор ва мусофирони транзитӣ тариқи марзи Афғонистон, Эрон, Туркманистон, Қазқоз то Россия ва ғ.; таъмини амнияти экологӣ ва бехатарии ҳаракат ва ғайраҳо зарур аст [10-М].

10. Таҳлил нишон медиҳад, ки ҳалли масъалаи мазкур бо назардошти ҳадафи таҳқиқот, хусусиятҳои дастгоҳи риёзӣ ва мураккабии ҳамкориҳои байни нишондиҳандаҳо дар шароити баландкӯҳ ва муайянкунии онҳо истифодаи усули ҳисоби матритсавӣ зарур аст. Дар диссертатсия муаллиф кӯшид, ки пешгӯии нишондиҳандаҳои рушди нақлиёти боркаш ва мусофирбарро дар шароити ВМКБ то соли 2030 коркард намояд. Аз ҷониби муаллиф пешгӯии нишондиҳандаҳои рушди боркашонӣ ва мусофирбарӣ дар ВМКБ амалӣ шуд [14-М].

11. Шакли нави ташкили интиқол дар ВМКБ иҷрои интиқол бо контейнерҳо ба шумор меравад. Контейнер ҷилди бо ҳаҷми на камтар аз 1 м³ ва барои истифодаи доимӣ ва ҳифзи бор мувофиқшуда мебошад. Параметри контейнерҳои универсалӣ тариқи ГОСТ муайян карда мешавад [15-М, 23-М].

12. Қайд кардан зарур аст, ки тарзи дигари босамари ташкили интиқол дар ВМКБ тарзи пакетии боркашонӣ аст. Моҳияти тарзи пакетии боркашонӣ

дар он аст, ки намудҳои муайяни бор дар фиристи бузург – пакет таҳия мешаванд. Тамоми амалиёти боркунию борфарорӣ тариқи механикӣ иҷро мегарданд [15-М].

13. Боиси қайд аст, ки ҳангоми амалисозии интиқол дар шароити баландкӯҳ баҳисобгирии ҳаҷми анбӯҳи бор дар хатсайрҳои байналмилалӣ мақсаднок мебошад. Дар баробари ин зикр бояд намуд, ки ҳангоми интиқоби МНА-и иҷрокунандаи интиқоли мазкур баҳисобгирии мавҷудияти нуқтаҳои кушодан ва пайвастан дар ин хатсайрҳо зарур аст [15-М].

14. Дар шароити баландкӯҳ дар нақлиёти ҷамъиятӣ сарфанокии бештар пасткунии ҳаракатнокӣ аст, яъне то истгоҳ расидан зарур аст. Баръакси идоракунии танзимгарии ҳаракати автобусҳо дар шаҳрҳо системаи идоракунии танзимгарии ҳаракати автобусҳо дар робитаҳои наздишаҳрӣ, деҳот, байнишаҳрӣ ва байналмилалӣ хусусиятҳои ба худ хоси бо шароитҳо ва хусусиятҳои хизматрасонӣ ба мусофирон, давомнокии сафар, масофаи байни нуқтаҳои истгоҳӣ ва интервали ҳаракат алоқамандро дорад [15-М, 20-М].

Феҳристи қорҳои ҷопшудаи муаллиф доир ба мавзӯи диссертатсия

а) мақолаҳо дар маҷаллаҳои тақриршавандаи ҚОА-и назди Президенти

Ҷумҳурии Тоҷикистон:

[1-М]. Юнусов, Ф.М. Теоретические предпосылки развития транспортной системы горного региона, обеспечивающей экономическую безопасность Республики Таджикистан (текст)/Ф.М. Юнусов, А.А. Раджабов, Т.Н. Зайниддинов//Вестник Таджикского технического университета имени академика М.С. Осими, 1 (21) 2013. - Душанбе: ООО «Шинос», 2013. - С. 106-113.

[2-М]. Юнусов, Ф.М. Принципы и основные направления совершенствования транспортной деятельности горного региона, обеспечивающей экономическую безопасность Республики Таджикистан (текст)/Ф.М. Юнусов//Вестник Таджикского национального университета, 2/1(103) 2013. - Душанбе: Сино, 2013. - С. 74-79.

[3-М]. Юнусов, Ф.М. Системаи нақлиёти мусофирбар ҳамчун омиле таъсиррасонанда ба рушди иқтисодӣ-иҷтимоии минтақа (матн)/Ф.М. Юнусов, Н.М. Ризой//Паёми Донишгоҳи техникии Тоҷикистон ба номи академик М.С. Осимӣ, №3 (31) 2015. – Душанбе: ДТТ, 2015. - С. 109-115.

[4-М]. Юнусов, Ф.М. Роль и значение транспортной системы в развитии экономики региона (текст)/Ф.М. Юнусов//Вестник Таджикского национального университета, №2/3 (201) 2016. – Душанбе: ТНУ, 2016. - С. 43-48.

[5-М]. Юнусов, Ф.М. Таҳлили вазъи имрӯзаи нақлиёти роҳи оҳани Ҷумҳурии Тоҷикистон (матн)/Ф.М. Юнусов, М.М. Алибаева//Паёми политехникӣ, Бахши Таҳқиқоти муҳандисӣ, №4 (40) 2017. – Душанбе: ДТТ, 2017. – С. 79-84.

[6-М]. Юнусов, Ф.М. Таҳлили лоиҳаҳои сармоягузорӣ бо ҷалби шарикони рушд дар соҳаи нақлиёт (матн)/Ф.М. Юнусов, М.М. Алибаева //Паёми политехникӣ, Бахши Интеллект. Инноватсия. Инвеститсия, №4 (40) 2017. – Душанбе: ДТТ, 2017. - С. 77-85.

[7-М]. Юнусов, Ф.М. Ҳолати бозори хизматрасониҳои нақлиётӣи Вилояти мухтори кӯхистони Бадахшон дар шароити иқтисоди бозоргонӣ

(матн)/Ф.М. Юнусов//Паёми Донишгоҳи миллии Тоҷикистон, Бахши илмҳои иҷтимоӣ-иқтисодӣ ва ҷамъиятӣ, №2/2-2018.-Душанбе: ДМТ, 2018. - С. 132-137.

[8-М]. Юнусов, Ф.М. Исследование факторов, влияющих на формирование потребности сельского населения Республики Таджикистан в услугах пассажирского автомобильного транспорта (текст)/Ф.М. Юнусов, У.Д. Джалилов//Политехнический вестник, Серия Инженерные исследования, №1 (41) 2018. – Душанбе: ТТУ, 2018. - С. 150-166.

[9-М]. Юнусов, Ф.М. Формирование и развитие общественного транспорта в Курган-тюбинской зоне Хатлонской области (текст)/М.И. Исмоилов, Ф.М. Юнусов, П.Д. Ходжаев//Политехнический вестник, Серия Инженерные исследования, №4 (44) 2018. – Душанбе: ТТУ, 2018. - С. 133-138.

[10-М]. Юнусов, Ф.М. Некоторые проблемы строительства автомобильных дорог в горном регионе (текст)/П.Д. Ходжаев, Ф.М. Юнусов //Вестник Таджикского национального университета, Серия социально-экономических и общественных наук, №10-2018. – Душанбе: ТНУ, 2018. - С. 180-189.

[11-М]. Юнусов, Ф.М. Таҳлили самаранокии пардохтҳои бучетӣ ба соҳаи таъмири роҳҳои автомобилгарди Ҷумҳурии Тоҷикистон [матн]/Х.Х. Хабибуллоев, Ф.М. Юнусов//Паёми Донишгоҳи давлатии молия ва иқтисоди Тоҷикистон, №2 (18)-2019. – Душанбе: ДДМИТ, 2019. - С. 45-51.

[12-М]. Юнусов, Ф.М. Методические основы организации перевозок в условиях высокогорья [текст]/Ф.М. Юнусов, П.Д. Ходжаев, Х.Х. Хабибуллоев //Политехнический вестник. Серия Интеллект. Инновации. Инвестиции. Душанбе: 2019. №3 (47). С. 76-82.

[13-М]. Юнусов, Ф.М. Оценка функционирования и развития организации перевозок в ГБАО [текст]/Ф.М. Юнусов, П.Д. Ходжаев, Х.Х. Хабибуллоев//Политехнический вестник. Серия Интеллект. Инновации. Инвестиции. Душанбе: 2019. №3 (47). С. 96-102.

[14-М]. Юнусов, Ф.М. Прогнозирование параметров, характеризующих организации новых форм и способов перевозок в ГБАО [текст]/Ф.М. Юнусов, П.Д. Ходжаев//Политехнический вестник. Серия Инженерные исследования. – Душанбе: 2019. - №4 (48) 2019. – С. 95-101.

[15-М]. Юнусов, Ф.М. Направления развития новых форм и способов организации перевозок в ГБАО Республики Таджикистан [текст]/Ф.М. Юнусов, П.Д. Ходжаев, А.А. Раджабов //Политехнический вестник. Серия Инженерные исследования. – Душанбе: 2019. - №4 (48) 2019. – С. 109-116.

[16-М]. Юнусов, Ф.М. Экономико-математическое моделирование влияния факторов на организацию перевозок в условиях высокогорья [текст] /Ф.М. Юнусов, П.Д. Ходжаев// Политехнический вестник. Серия Интеллект. Инновации. Инвестиции. Душанбе: 2019. №4 (48) 2019. – С. 47-55.

[17-М]. Юнусов, Ф.М. Особенности и проблемы организации перевозок и их эффективность в условиях высокогорья [текст]/Ф.М. Юнусов, П.Д. Ходжаев//Политехнический вестник. Серия Интеллект. Инновации. Инвестиции. Душанбе: 2020. №1 (49) 2020. – С. 31-38.

б) дар дигар нашрияҳо:

[18-М]. Юнусов, Ф.М. Формирование основных показателей, характеризующих уровень транспортной обеспеченности населения (текст)/Ф.М. Юнусов, П.Д. Ходжаев//Научные труды АДФ. Серия: Автомобильно-дорожный комплекс. Душанбе: Хумо, 2007. - С. 34-36.

[19-М]. Юнусов, Ф.М. Перспективы развития транспортной системы Республики Таджикистан (текст)/Ф.М. Юнусов, А.А. Раджабов, П.Д. Ходжаев//Научные труды АДФ. Серия: Автомобильно-дорожный комплекс. Душанбе: Хумо, 2007. - С. 43-44.

[20-М]. Юнусов, Ф.М. Современное состояние транспортной системы Республики Таджикистан и пути решения некоторых существенных проблем развития (текст)/Ф.М. Юнусов, А.А. Раджабов, А.С. Фохаков, М.И. Исмоилов//Перспективы развития науки и образования в XXI веке: материалы III международной научно-практической конференции. Душанбе: Деваштич, 2008. - С. 153-156.

[21-М]. Юнусов, Ф.М. Сущность и содержание экономической безопасности транспортной системы горного региона Республики Таджикистан (текст)/Ф.М. Юнусов, Х.Х. Хабибуллоев//Перспективы применения инновационных технологий и усовершенствования технического образования в высших учебных заведениях стран СНГ: материалы V межд. научно-практической конференции, часть 2. Секция 8. Экономика. Душанбе: ТТУ, 2011. - С. 187-192.

[22-М]. Юнусов, Ф.М. Развитие и улучшение дорожной безопасности в Тихо-Азиатском регионе и Азиатских шоссежных дорог (АШД) (текст)/Ф.М. Юнусов, А.А. Раджабов, Н.Ш. Мирзоева, Т.Н. Зайниддинов//Проблемы развития транспортной системы Республики Таджикистан: материалы республиканской научно-практической конференции (12-14 декабря 2012 г.). Душанбе: ТТУ, 2012. - С. 66-69.

[23-М]. Юнусов, Ф.М. Рациональный выбор подвижного состава и организация перевозок грузов автомобильным транспортом – транспортная обеспеченность производства (текст)/Ф.М. Юнусов, А.А. Раджабов, Ш.Ф. Самиев//Проблемы развития транспортной системы Республики Таджикистан: материалы республиканской научно-практической конференции (12-14 декабря 2012 г.). Душанбе: ТТУ, 2012. – С. 69-75.

[24-М]. Юнусов, Ф.М. Проблемы развития рынка услуг пассажирского транспорта в транспортной системе Республики Таджикистан (текст)/Ф.М. Юнусов, Н.Ш. Мирзоева, Ш.Ф. Самиев//Перспективы развития науки и образования: материалы VII международной научно-практической конференции (23-24 октября 2014 г.). Душанбе: ТТУ, 2014. С. 48-52.

[25-М]. Юнусов, Ф.М. Методика распределения затрат на содержание автомобильных дорог во времени в горных условиях (текст)/Ф.М. Юнусов, Н.Ш. Мирзоева, А.С. Фохаков//Безопасность движения и инновационная деятельность в транспортной сфере: материалы научно-практической конференции (29-30 июня 2017 г.). Душанбе: ТТУ, 2017. - С. 108-112.

Аннотация

на диссертационную работу Юнусова Фаридуна Маъруфовича на тему: «Развитие новых форм и способов организации перевозок в условиях высокогорья (на материалах ГБАО Республики Таджикистан)»

Целью диссертационной работы являются теоретическое обоснование и разработка рекомендации по развитию новых форм и способов организации перевозок в условиях высокогорья на основе анализа ее приоритетных направлений.

Методологическую основу диссертации составляют методы экспертных оценок, экономического и системного анализа, матричного исчисления, трендового и корреляционно-регрессионного анализа.

В диссертации развиты теоретические основы, выявлены роль и место транспорта в системе рыночной экономики и уточнены методические основы организации перевозок в условиях высокогорья; выявлены особенности и проблемы организации перевозок и их эффективность в условиях высокогорья. Доказано, что организация перевозок в условиях высокогорья имеет следующие особенности: реализует процесс производства товаров и услуг в условиях высокогорья; опирается на важный критерий, т.е. полное и своевременное удовлетворение потребностей населения высокогорья; необходимость ресурсного, социально-экономического, технико-технологического, информационно-инновационного и нормативно-правового обеспечения транспортного процесса; сильная зависимость организации перевозок в условиях высокогорья от влияния факторов внешней среды; перевозочный процесс в условиях высокогорья динамичен и изменчив; организация перевозок в условиях высокогорья имеет сезонный характер; эффективность организации перевозок в условиях высокогорья зависит от сохранности, экономичности, полноты, своевременности и безопасности перевозок; дана оценка состояния и развития системы автотранспортного обслуживания в Республике Таджикистан и Горно-Бадахшанской автономной области (ГБАО) в частности; осуществлено экономико-математическое моделирование влияния факторов на организацию перевозок в условиях высокогорья; сформирована стратегия организации новых форм и способов перевозок в условиях развития интеграционных процессов и осуществлено прогнозирование параметров, характеризующих новые формы и способы организации перевозок в ГБАО; обоснованы и разработаны приоритетные направления развития новых форм и способов организации перевозок в ГБАО Республики Таджикистан.

Полученные автором результаты исследования могут быть использованы в практической деятельности Министерства транспорта Республики Таджикистан, Управлением государственного учреждения «Автомобильный транспорт и логистические услуги – ГБАО» и ТТУ имени акад. М.С. Осими.

Ключевые слова: формы, способы, организация перевозок, факторы, модель, организационно-экономический механизм, стратегия, контейнерные перевозки, пакетные перевозки, перевозка по системе тяговых плеч, высокогорье.

Аннотатсия

ба кори диссертатсионии Юнусов Фаридун Маъруфович дар мавзӯи «Рушди шакл ва тарзҳои нави ташкили интиқол дар шароити баландкӯҳ (аз рӯи маводи ВМКБ Ҷумҳурии Тоҷикистон)»

Ҳадафи таҳқиқот асосноккунии назариявӣ ва коркарди тавсияҳо доир ба рушди шакл ва тарзҳои нави ташкили интиқол дар шароити баландкӯҳ дар асоси таҳлили самтҳои афзалиятноки он ба шумор меравад.

Асоси методологии диссертатсияро усулҳои баҳодиҳии экспертӣ, таҳлили иқтисодӣ ва системавӣ, ҳисоби матритсавӣ, таҳлили трендӣ ва коррелятсионӣ-регрессионӣ ташкил медиҳанд.

Дар диссертатсия асосҳои назариявӣ таҳия гардида, нақш ва мақоми нақлиёт дар системаи иқтисоди бозор ошкор ва асосҳои методи ташкили интиқол дар шароити баландкӯҳ дақиқ карда шуд; хусусият ва мушкилоти ташкили интиқол ва самаранокии он дар шароити баландкӯҳ ошкор карда шуд. Исбот гардид, ки ташкили интиқол дар шароити баландкӯҳ хусусиятҳои зеринро дорост: раванди истеҳсолоти молу хизматрасониро дар шароити баландкӯҳ татбиқ менамояд; ба шартӣ асосӣ, яъне қонегардонии пурра ва саривактӣ талаботи аҳолии баландкӯҳ таъя мекунад; зарурати таъминоти захиравӣ, иҷтимоӣ-иқтисодӣ, техникӣ-технологӣ, ахборотӣ-инноватсионӣ ва меъёрӣ-ҳуқуқии раванди нақлиётӣ; вобастагии қавии ташкили интиқол дар шароити баландкӯҳ аз омилҳои муҳити беруна; раванди интиқол дар шароити баландкӯҳ динамикӣ ва тағйирёбанда аст; ташкили интиқол дар шароити баландкӯҳ хусусияти мавсимӣ дорад; самаранокии ташкили интиқол дар шароити баландкӯҳ аз хифз, сарфакорӣ, пуррагӣ, саривактӣ ва бехатарии интиқол вобаста аст; ҳолат ва рушди системаи хизматрасонии автомобилӣ дар Ҷумҳурии Тоҷикистон ва Вилояти мухтори кӯхистони Бадахшон (ВМКБ) баҳо дода шуд; моделсозии иқтисодӣ-риёзии таъсири омилҳо ба ташкили интиқол дар шароити баландкӯҳ гузаронида шуд; стратегияи ташкили шакл ва тарзҳои нави интиқол дар шароити рушди равандҳои ҳамгирой таҳия шуда, параметрҳои тавсифдиҳандаи ташкили шакл ва тарзҳои нави интиқол дар ВМКБ пешгӯӣ карда шуд; самтҳои афзалиятноки рушди ташкили шакл ва тарзҳои нави интиқол дар ВМКБ Ҷумҳурии Тоҷикистон асоснок ва коркард гардид.

Натиҷаҳои аз таҳқиқоти диссертатсионӣ бадастовардаи муаллиф метавонанд, ки дар фаъолияти амалии Вазорати нақлиёти Ҷумҳурии Тоҷикистон, Раёсати муассисаи давлатии «Нақлиёти автомобилӣ ва хизматрасонии логистикӣ – ВМКБ» ва ДТТ ба номи академик М.С. Осимӣ истифода бурда шаванд.

Вожаҳои калидӣ: шаклҳо, тарзҳо, ташкили интиқол, омилҳо, моделҳо, механизми ташкилӣ-иқтисодӣ, стратегия, интиқоли контейнерӣ, интиқоли пакетӣ, интиқол тариқи системаи китфи таъя, баландкӯҳ.

Annotation

for the dissertation by Yunusov Faridun Marufovich on the topic: «Development of new forms and methods of organizing transportation in highlands (based on materials of the GBAR of the Republic of Tajikistan)»

The purpose of the thesis is the theoretical justification and elaborations of recommendations for the development of new forms and methods of organizing transportation in highlands based on an analysis of its priority areas.

The methodological basis of the dissertation is made by methods of expert assessments, economic and system analysis, matrix calculus, trend and correlation-regression analysis.

The thesis developed the theoretical foundations, revealed the role and place of transport in the market economy system and clarified the methodological foundations of organizing transportation in high mountains; The features and problems of the organization of transportation and their effectiveness in high altitude conditions are revealed. It is proved that the organization of transportation in highlands has the following features: implements the process of production of goods and services in highlands; relies on an important criterion, i.e. full and timely satisfaction of the needs of the population of the highlands; the need for resource, socio-economic, technical and technological, information-innovative and regulatory support of the transport process; a strong dependence of the organization of transportation in highlands on the influence of environmental factors; the transportation process in highlands is dynamic and variable; organization of transportation in highlands is seasonal; the effectiveness of organizing transportation in high altitude conditions depends on the safety, efficiency, completeness, timeliness and safety of transportation; assessed the state and development of the road transport system in the Republic of Tajikistan and the Gorno-Badakhshan Autonomous Region (GBAR) in particular; economic and mathematical modeling of the influence of factors on the organization of transportation in highlands was carried out; formed a strategy for organizing new forms and methods of transportation in the context of the development of integration processes and carried out forecasting of parameters characterizing new forms and methods of organizing transportation in GBAR; substantiated and developed priority areas for the development of new forms and methods of organizing transportation in the GBAR of the Republic of Tajikistan.

The results of the research obtained by the author can be used in the practical activities of the Ministry of Transport of the Republic of Tajikistan, the Office of the state institution “Automobile Transport and Logistic Services – GBAR” and TTU named after academician M.S. Osimi.

Keywords: forms, methods, organization of transportation, factors, model, organizational and economic mechanism, strategy, container transportation, package transportation, transportation according to the system of traction arms, highlands.

Подписано в печать 29.02.2020
Бумага офсетная. Формат 60x84/16
Гарнитура литературная.
Печать офсетная. Тираж 100 экз.

Отпечатано в типографии ТГУ имени академика М.С. Осими