УДК 338.47:656(575.3)

ББК 65.37(5Тад)

В статье рассматриваются направления развития рынка транспортных услуг, обеспечивающие эффективное функционирование предпринимательства на региональном рынке услуг, а также способствующие повышению устойчивости и конкурентоспособности региона в целом.

The article examines the directions of the development of the transport services market, ensuring the effective functioning of entrepreneurship in the regional market of services, as well as contributing to the stability and competitiveness of the region as a whole.

**Ключевые слова:** рынок транспортных услуг, пассажирские перевозки, грузовые перевозки, концентрация, специализация, кооперирование.

**Keywords:** transport services market, passenger transportation, cargo transportation, concentration, specialization, cooperation.

**РАЗВИТИЕ РЫНКА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ В СОГДИЙСКОЙ ОБЛАСТИ**

**DEVELOPMENT OF THE TRANSPORT SERVICES MARKET IN SUGHD REGION**

**Тохиржон Исломжонович Тохиров,** ассистент кафедры автомобили и управление на транспорте политехнического института таджикского технического университета имени академика М.С.Осими.

***e-mail:*** ***tohirov.82@mail.ru***

**Тел: +992927954090**

Транспорт является важным компонентом экономики и является общим инструментом, используемым для развития, в современных условиях глобализации, где экономические возможности все больше связаны с мобильностью людей, товаров и информации. Очевидна взаимосвязь между количеством и качеством транспортной инфраструктуры и уровнем её экономического развития. Инфраструктура транспорта высокой плотности и высоко связанные сети обычно связаны с высокими уровнями развития экономики. Когда транспортные системы эффективны, они обеспечивают экономические и социальные возможности и выгоды, которые приводят к положительным мультипликативным эффектам, таким как более широкий доступ к рынкам, занятость и дополнительные инвестиции. Когда транспортные системы недостаточны по мощности или надежности, они могут иметь экономические издержки, такие как сокращенные или упущенные возможности и более низкое качество жизни населения.

На совокупном уровне эффективная транспортная система снижает затраты во многих секторах экономики, в то время как неэффективная увеличивает эти затраты. Кроме того, последствия перевозок не всегда предназначены и могут иметь непредвиденные или непреднамеренные последствия. Например, перегрузка часто является непреднамеренным последствием для предоставления бесплатной или недорогой транспортной инфраструктуры для пользователей. Однако перегруженность также является показателем растущей экономики, где потенциал и инфраструктура испытывают трудности с повышением требований к мобильности. Транспорт несет важную социальную и экологическую нагрузку, которой нельзя пренебрегать. Оценка экономической важности транспортировки требует категоризации типов воздействий, которые она передает. К ним относятся основные (физические характеристики транспорта), оперативные и географические аспекты.

Наиболее фундаментальные воздействия транспорта связаны с физической способностью перемещение в пространстве пассажиров и грузов, а так же связанные с этим расходы для поддержки этой мобильности. Это предполагает регулировку маршрутов, позволяющих обновлению существующих взаимодействий между хозяйствующими субъектами.

Улучшение производительности подвижного состава автомобильного транспорта, особенно с точки зрения надежности, а также снижение потерь или ущерба, что подразумевает более высокий уровень использования существующих транспортных активов, приносящих пользу своим пользователям, поскольку пассажиры перемещаются быстрее, чем грузы с меньшими задержками.

Транспорт обеспечивает доступ к более широкой рыночной базе, где экономия за счет масштаба производства, распределения и потребления может быть улучшена. Повышение производительности за счет доступа к более широкой и разнообразной базе ресурсов (сырья, деталей, энергии или рабочей силы) и более широких рынков для различных продуктов (промежуточных и готовых изделий). Еще одно важное географическое воздействие касается влияния транспорта на местоположение деятельности и ее воздействия на земельные ценности.

Таким образом, экономическое значение транспортной отрасли можно оценить с точки зрения макроэкономики и микроэкономики.

На макроэкономическом уровне (важность транспорта для целой экономики) транспорт и мобильность, которые он предоставляет, связаны с уровнем производства, занятости и доходами в национальной экономике. Во многих развитых странах транспортные расходы составляют от 6% до 12% от ВВП. Рассматривая более всеобъемлющий уровень, включающий логистические затраты, такие затраты могут составлять от 6% до 25% ВВП. Кроме того, стоимость всех транспортных активов, включая инфраструктуру и транспортные средства, может легко составлять половину ВВП развитой экономики.

На микроэкономическом уровне (важности транспортировки для определенных секторов экономики) транспорт связан с производственными и потребительскими издержками. Таким образом, важность конкретных видов транспорта и инфраструктуры может быть оценена для каждого сектора экономики. Как правило, более высокие уровни дохода связаны с большей долей транспорта, в расходах на потребление. Транспортные счета составляют в среднем от 10% до 15% расходов домашних хозяйств, тогда как на их долю приходится около 4% затрат на каждую единицу продукции в обрабатывающей промышленности, но этот показатель сильно варьируется в зависимости от подсекторов.

 Транспортные услуги разнообразны, основными из них являются:

* перевозка пассажиров и грузов;
* выполнение погрузочно-разгрузочных работ (в большинстве случаев погрузочно-разгрузочные работы выполняются грузоотправителями и грузополучателями);
* хранение грузов (переработка грузов, сортировка, упаковка и тарирование);
* подготовку перевозочных средств (техническое обслуживание и ремонт);
* предоставление перевозочных средств в аренду;
* перегон новых и отремонтированных транспортных средств и др.

Рынок транспортных услуг имеет свои особенности, основными из них являются:

* единовременность процесса производство и реализации;
* нематериальность транспортной продукции;
* не взаимозаменяемость транспортных услуг;
* монополизм транспортного рынка, массовость и всеобщность.

В Согдийской области Республики Таджикистан пассажирскими перевозками занимаются различные предприятия автомобильного транспорта, одним из крупных предприятий пассажирского транспорта является АО «Сайёр» с 37 маршрутами пассажирского автотранспорта, обслуживающие населения Согдийской области из низ пригородных 18 маршрутов, внутриобластных 17 маршрутов, 2 международного маршрута. АО «МНА – 33» 27 маршрутов, ООО «Сафар» 21 маршрута, ООО «Салом» 7 маршрута, ООО-АТП-№35 13 маршрутов, ООО «Танзим» 11 маршрутов, ООО «Арсенал» 7 маршрутов, ООО «Начот» 12 маршрутов, ООО Дусти 66 маршрутов, ООО «Довуд» 9 маршрутов, ОАО «Оли Сомон» 4 маршрута, АО «Даврон» 56 маршрутов, ООО «Ашт наклиѐт» 23 маршрута, ООО «Рахш - Рм» 23 маршрута, АО «Сорбон» 58 маршрута, ООО «Газельтранскомпания» 28 маршрута, ОАО-«АРЗ-4» 10 маршрутов, ООО «Чарх» 3 маршрута, ОАО «Косимчон» 12 маршрутов, ООО «Ю-транскомпания» 6 маршрута, ЗАО «Бустонтранспромсервис» 5 маршрута, ООО «Ронанда» 2 маршрута, ООО «Аэлита» 2 маршрута, ООО «Востоктранссервис» 1 маршрут, ООО «Адаб» 11 маршрутов, ООО «Спитаментранссервис» 14 маршрутов, ООО «Дархост» 2 маршрута, ООО «Дейра-транс» 9 маршрутов, ООО «Бобо Улмас» 3 маршрута, ООО «Худойназари Косим» 3 маршрута, ООО «Умид» 2 маршрута, ОАО «Автомотосервис» 5 маршрутов, АТП «Ахадчон» 4 маршрута, ООО «Мухаммад-транскомпания», ООО «МКМ – Сомон», ООО «Мададтрейтинг», ООО «Шохрохтранс», ООО «Хамдам».

Во всех перечисленных предприятиях автомобильного транспорта в пассажирских перевозках используются 4154 единиц подвижного состава.

В грузовых автомобильных перевозках в Согдийской области используются 2324 единиц специальной грузовой техники. Динамика перевозки грузов автомобильным транспортом в Согдийской области показывает, что в последние годы перевозка грузов в 2015 году показывает снижение перевозок, рис 1.

\*Рис.1 Динамика перевозки грузов автомобильным транспортом в Согдийской области Республики Таджикистан.

Источник: Составлено автором с использованием [4]

Спрос и предложение на рынке транспортных услуг их соотношение по видам транспорта определяет уровень участия каждого из них в работе транспортной инфраструктуры, что является причиной развитием транспорта.

Структура транспортной инфраструктуры республики развивается под воздействием множество факторов, основными из них являются:

- научно-технический прогресс;

- планируемые темпы развития всего транспорта и отдельных его отраслей;

- концентрация, специализация, кооперирование и комбинирование производства;

- рост материального благосостояния и культурного уровня трудящихся;

- общественно-исторические условия, в которых идет развитие транспорта;

- международное разделение труда;

- укрепление позиций России на мировом рынке.

Приоритеты транспортной политики строятся на следующих принципах:

* вовлечение Республики Таджикистан в систему международного разделения труда путем поощрения отраслей, производящих конкурентоспособную на мировом рынке продукцию;
* поощрение отраслей и предприятий, приводящих к появлению на рынке принципиально новых товаров (работ, услуг) и товаров с улучшенными потребительскими и эксплуатационными характеристиками;
* поощрение сокращение производства, ликвидации предприятий в неперспективных отраслях на основе общегосударственных, отраслевых и региональных программ;
* гармонизация государственных стандартов республики Таджикистан с международными стандартами;
* совершенствование нормативно-правовой базы транспортной политики;
* регулирование тарифов на услуги естественных монополий.

Важная роль отводится развитию инфраструктуры транспортного комплекса, обеспечивающей повышение качества услуги. Особенности территориального размещения производства и потребления, уровень специализации и комплексного развития хозяйства экономических районов определяют особенности транспортно-экономических связей, их масштабы и направление.

Состав и последовательность обоснования развития и размещения транспорта региона включает:

* анализ территориальной организации хозяйства с выявлением особенностей производственного профиля экономического района, его места в межрайонном разделении труда, сложившихся транспортно-экономических связей;
* определение межрайонных, внешнеторговых и внутрирайонных транспортно-экономических связей, грузовых и пассажирских потоков на расчетный период;
* распределение перевозочной работы между видами транспорта с учетом технико-экономических особенностей и сфер экономически целесообразного их использования в конкретных условиях данного района.

Чтобы решить основные вопросы, связанные с грузоперевозками, а также с его транспортировкой, государству не стоит останавливаться на достигнутых целях и задачах, а продолжать развивать политику в нужном направлении. Разумное взаимодействие государства и частного сектора приведет к положительным результатам.

**Источник использованной литературы**

1. Филина В.Н. Транспортные логистические услуги в россии в условиях интеграции в мировой рынок. Проблемы прогнозирования. 2009. № 3. С. 45-57.

2. Логинова Н.А. Формирование и оценка синергетических эффектов на рынке транспортных услуг. Вестник ИНЖЭКОНа. Серия: Экономика. 2010. № 1. С. 161-165.

3. Карасев В.А. Транспортная система США - элемент мировой производственной инфраструктуры и рынок транспортных услуг. Экономические науки. 2008. № 38. С. 416-420.

4. Таджикистан в цифрах 2017. Статистический сборник. / Душанбе. 2017. С. 160.

5. Государственная целевая программа «Развитие транспортного комплекса Республики Таджикистан на 2010–2025 годы»: приложение к постановлению Правительства Республики Таджикистан. Душанбе, 2009.

6. Тохиров Т.И. Анализ состояния экономической безопасности автотранспортной системы региона. Вестник НГУЭУ. 2013. № 2. С. 172-179.

7. Тохиров Т.И. Показатели и индикаторы экономической безопасности автотранспортной системы. Вестник Южно-Уральского государственного университета. Серия: Экономика и менеджмент. 2013. Т. 7. № 4. С. 36-38.

8. Тохиров Т.И. Анализ функционирования автотранспортной системы региона при выполнении международных перевозок. Научный журнал НИУ ИТМО. Серия: Экономика и экологический менеджмент. 2014. № 3. С. 549-557.

9. Тохиров Т.И. Принципиальное положение автотранспортной системы региона в условиях рыночной экономики (Таджикистан). Финансовый бизнес. 2017. № 1 (186). С. 61-66.

10. Азимов П.Х. Развитие транспортно-логистической инфраструктуры в республике Таджикистан. Вестник Южно-Уральского государственного университета. Серия: Экономика и менеджмент. 2017. Т. 11. № 2. С. 159-165.

11. Данилюк А.А., Мифтахова М.Р., Грузооборот автомобильного транспорта как показатель экономического развития региона. Казанская наука. 2016. № 4. С. 30-32.

12. Сандакова Н.Ю. Инновационные инструменты развития транспортной инфраструктуры региона. В сборнике: Современные вызовы и реалии экономического развития России материалы IV Международной научно-практической конференции. 2017. С. 270-271.

**Source of used literature**

1. Filina V.N. Transport logistics services in Russia in conditions of integration into the world market. Problems of forecasting. 2009. № 3. P. 45-57.

2. Loginova N.A. Formation and evaluation of synergies in the transport services market. Bulletin of INJECON. Series: The Economy. 2010. № 1. P. 161-165.

3. Karasev V.A. The US transport system is an element of the world's industrial infrastructure and the transport services market. Economic sciences. 2008. No. 38. P. 416-420.

4. Tajikistan in figures 2017. Statistical compilation. / Dushanbe. 2017. P. 160.

5. State target program "Development of the Transport Complex of the Republic of Tajikistan for 2010-2025": an annex to the Government of the Republic of Tajikistan. Dushanbe, 2009.

6. Tohirov TI Analysis of the state of economic security of the region's road transport system. Bulletin of NSUEU. 2013. № 2. P. 172-179.

7. Tohirov TI Indicators and indicators of economic safety of the motor transport system. Bulletin of the South Ural State University. Series: Economics and Management. 2013. T. 7. № 4. P. 36-38.

8. Tohirov TI Analysis of the functioning of the region's road transport system in the performance of international transportation. Scientific journal of NIITMO. Series: Economics and Environmental Management. 2014. No. 3. pp. 549-557.

9. Tohirov TI Principal position of the region's road transport system in a market economy (Tajikistan). Financial business. 2017. No. 1 (186). Pp. 61-66.

10. P.H. Azimov. Development of transport and logistics infrastructure in the Republic of Tajikistan. Bulletin of the South Ural State University. Series: Economics and Management. 2017. T. 11. № 2. P. 159-165.

11. Danilyuk AA, Miftakhova MR, Freight traffic of road transport as an indicator of the economic development of the region. Kazan science. 2016. № 4. P. 30-32.

12. Sandakova N.Yu. Innovative tools for the development of transport infrastructure in the region. In the collection: Modern Challenges and Realities of Economic Development of Russia, materials of the IV International Scientific and Practical Conference. 2017. P. 270-271.