

**РЕГИОНАЛЬНАЯ
АВТОТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА:
НАУЧНЫЕ ПОДХОДЫ И
ОСОБЕННОСТИ РАЗВИТИЯ**

Низомиддинов Сайфиддин Шарофидинович - кандидат экономических наук, доцент кафедры программирования ГОУ «ХГУ имени академика Б.Гафурова» (Республика Таджикистан, г.Худжанд), e-mail: nizomiddinov_s@mail.ru.

Холикова Наргиса Абдуллоевна - соискатель кафедры экономика предприятий Института экономики и торговли Таджикского государственного университета коммерции (Республика Таджикистан, г.Худжанд), e-mail: nargisa_abdulloeva@mail.ru.

Раджабова Зиёдамох Джумаевна - соискатель Таджикского государственного университета коммерции. e-mail: ziyda@mail.ru

**СИСТЕМАИ МИНТАҚАВИИ
АВТОНАҚЛИЁТӢ: МУНОСИБАТӢОИ
ИЛМӢ ВА ХУСУСИЯТӢОИ ТАРАҚӢИЁТ**

Низомиддинов Сайфиддин Шарофидинович - номзади илмҳои иқтисодӣ, дотсенти кафедраи барномарезии МДТ «ДДХ ба номи академик Б.Гафуров» (Ҷумҳурии Тоҷикистон, ш. Хуҷанд), e-mail: nizomiddinov_s@mail.ru.

Холиқова Наргиса Абдуллоевна – коромӯзи кафедраи иқтисодиёти корхонаҳои Донишкадаи иқтисодиёт ва савдои Донишгоҳи давлатии тичорати Тоҷикистон, (Ҷумҳурии Тоҷикистон, ш. Хуҷанд), e-mail: nargisa_abdulloeva@mail.ru.

Раҷабова Зиёдамоҳ Ҷумаевна- коромӯзи Донишгоҳи давлатии тичорати Тоҷикистон. e-mail: ziyda@mail.ru.

**REGIONAL ROAD TRANSPORTATION
SYSTEM: SCIENTIFIC APPROACHES AND
FEATURES OF DEVELOPMENT**

Nizomiddinov Sayfiddin Sharofidinovich - Candidate of Economic Sciences, Associate Professor of the Department of Programming, KSU named after academician B. Gafurov (Republic of Tajikistan, Khujand), e-mail: nizomiddinov_s@mail.ru

Kholikova Nargisa Abdulloevna - Applicant of the Department of Enterprise Economics, Institute of Economics and Trade, Tajik State University of Commerce, (Republic of Tajikistan, Khujand), e-mail: nargisa_abdulloeva@mail.ru.

Rajabova Ziyodatoh Jumaevna - applicant of Tajik State University of Commerce, e-mail: ziyda@mail.ru.

Ключевые слова: регион, региональная экономика, транспортный комплекс, автотранспортная система, структура, функционирование, грузовые и пассажирские перевозки.

В статье анализированы выполненные исследования по эффективному формированию, функционированию и развитию регионального автотранспортного комплекса, оценены их действия с целью обеспечения транспортной независимости и создания единого транспортного пространства. Рассмотрен состав и структура регионального транспортного комплекса. Выявлены особенности дальнейшего целенаправленного направления научных исследований,

приоритеты и проблемы совершенствования регионального автотранспортного комплекса Республики Таджикистан в условиях углублённого развития рыночных отношений.

Вожаҳои калидӣ: минтақа, иқтисодиёти минтақавӣ, комплекси нақлиётӣ, системаи автонақлиётӣ, сохтор, фаъолиятбарӣ, кашонидани бор ва мусофирон.

Дар мақола таҳлили таҳқиқотҳои ба сомон расонидашуда оид ба ташаккули самарнок, фаъолиятбарӣ ва тараққиёти комплекси автонақлиётии минтақавӣ амалӣ карда шуда, фаъолияти онҳо бо мақсади таъмини мустақилии нақлиётӣ ва сохтани муҳити ягонаи нақлиётӣ баҳозузори карда шудааст. Таркиб ва сохтори комплекси автонақлиётии минтақавӣ дида баромада шудааст.

Хусусиятҳои самтҳои ояндаи мақсадноки таҳқиқоти илмӣ, салоҳият ва муаммоҳои мукамалгардонии комплекси автонақлиётии минтақавии Ҷумҳурии Тоҷикистон дар шароити тараққиёти ҳаматарафаи муносибатҳои бозорӣ инъикос карда шудааст.

Key words: region, regional economy, transport complex, motor transport system, structure, functioning, freight and passenger transportation.

The article analyzes the conducted research on the effective formation, functioning and development of the regional motor transport system, evaluates their actions in order to ensure transport independence and create a single transport space. It is considered the composition and structure of the regional motor transport complex. It is revealed the features of further targeted directions of scientific research, priorities and problems of improving the regional motor transport complex of the Republic of Tajikistan in the context of in-depth development of market relations.

Исследование регионального автотранспортного комплекса целенаправленно на уточнение таких понятий как «регион», «экономика региона», «территориальных образований и др. Проведенный анализ выполненных работ показывает, что понятие «регион» в узком охвате указывает на административно-территориальное деление, а в широком совокупность территориальных образований.

А.Г.Гранберг отмечает, что под регионом следует рассматривать типологическое понятие на основе выделения целей и задачи в условиях конкретных территорий [6]. О.Г.Смешко считает, что термин «регион» охватывает: геополитические факторы, факторы этапов развития и административно-управленческие» [12]. Также можно выделить определение М.Л. Калужского [7], Т.А. Алабиной [2], относительно понятия региона, учитывая его особенности, а также проведение классификации регионов на основе выделения «депрессивных, стагнирующих, пионерных регионов или регионы нового освоения, микрорегионы, экономические, программные, уникальные и проблемные регионы» [12]. Заслуживает поддержки мнение И.В. Бурмыкина, который «под территорией понимает ограниченное территориально-административное образование» [5].

Начиная с 50-х годов прошлого века появилось понятие региональной экономики как научное направление возникло в США в трудах основателя региональной науки [Уолтера Айзарда \[1,13\]](#). А в Советском Союзе термин «региональная экономика» был введен в оборот позже учеными Н.Н. Некрасовым, Т.Г.Морозовой. Установлено, что региональные экономические исследования должны опираться на результаты научных исследований, рациональное размещение производительных сил является основой науки о регионах в тесной увязке с природно-экологическими условиями.

В своем исследовании Бобоев К.О. отмечает, что: «региональную экономику следует рассматривать при разработки концепции развития экономических и социальных процессов и вопросов регионального развития» [4].

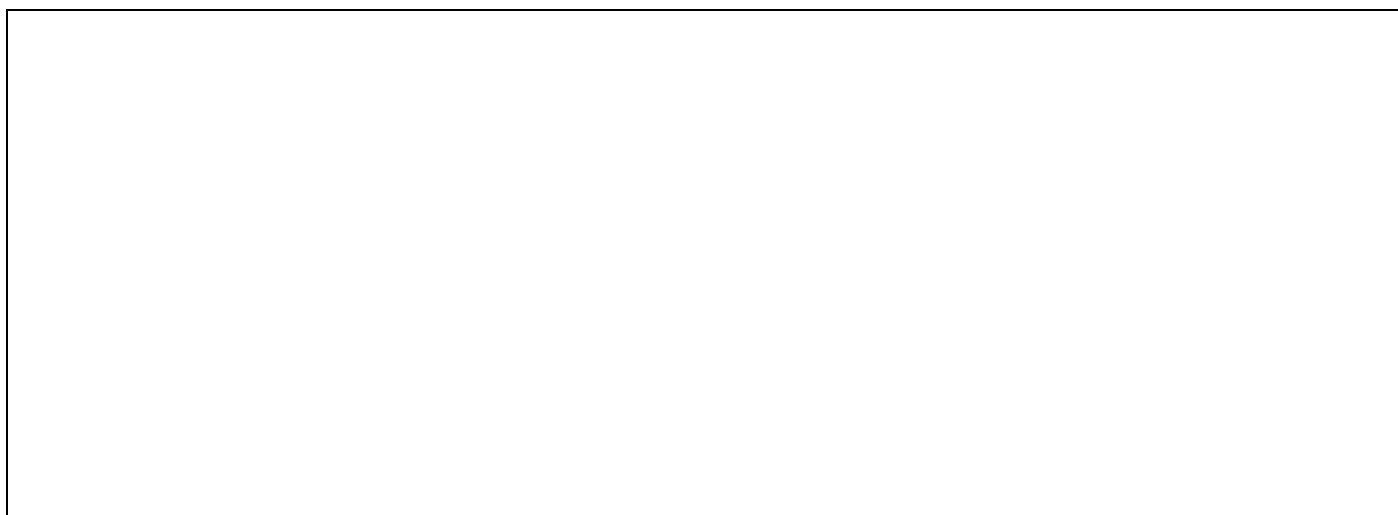
Также можно выделить ряд подходов к определению предмета региональной экономики на основе пространственной дифференциации социально-экономического развития и ограниченной мобильности ресурсов» [1]. Абдугафор Рауфи данное понятие рассматривает как внешний фактор относительно к транспортной системе [11].

Мы считаем, что предметом региональной экономики являются пространственные проблемы, нахождение путей и механизмов их решения, рационального размещения

производительных сил и развития отраслей и сфер экономики, особенностей территорий, наличие межотраслевых связей, включая транспортную систему, и особенно автотранспортную инфраструктуру. Заслуживает внимания точка зрения Бережной О.В., которая рассматривает «транспорт –как часть территориальной организации хозяйства ...» [3]. Раджабов Р.К. отмечает, что: роль транспортной инфраструктуры возрастает в условиях углубления рыночных преобразований, удовлетворения спроса экономики и населения на грузовые и пассажирские перевозки, освоения новых территорий и ресурсов, улучшения жизни людей и др. При этом, как рыночная подсистема экономики, охватывает всю транспортную сеть, транспортные средства, системы управления транспорта, кадры, транспортно-складские и пассажирские терминалы, транспортно - дорожные предприятия, подъездные пути, другие устройства и объекты для выполнения грузо-пассажирских перевозок» [10].

Обобщая различные взгляды отечественных и зарубежных ученых, результаты выполненных исследований, мы определили структуру регионального автотранспортного комплекса (РАТК) (рис. 1).

На основе рис.1 целесообразно делаем вывод о том, что РАТК занимает ведущее место в структуре транспортного комплекса страны и ее территориальных образований.



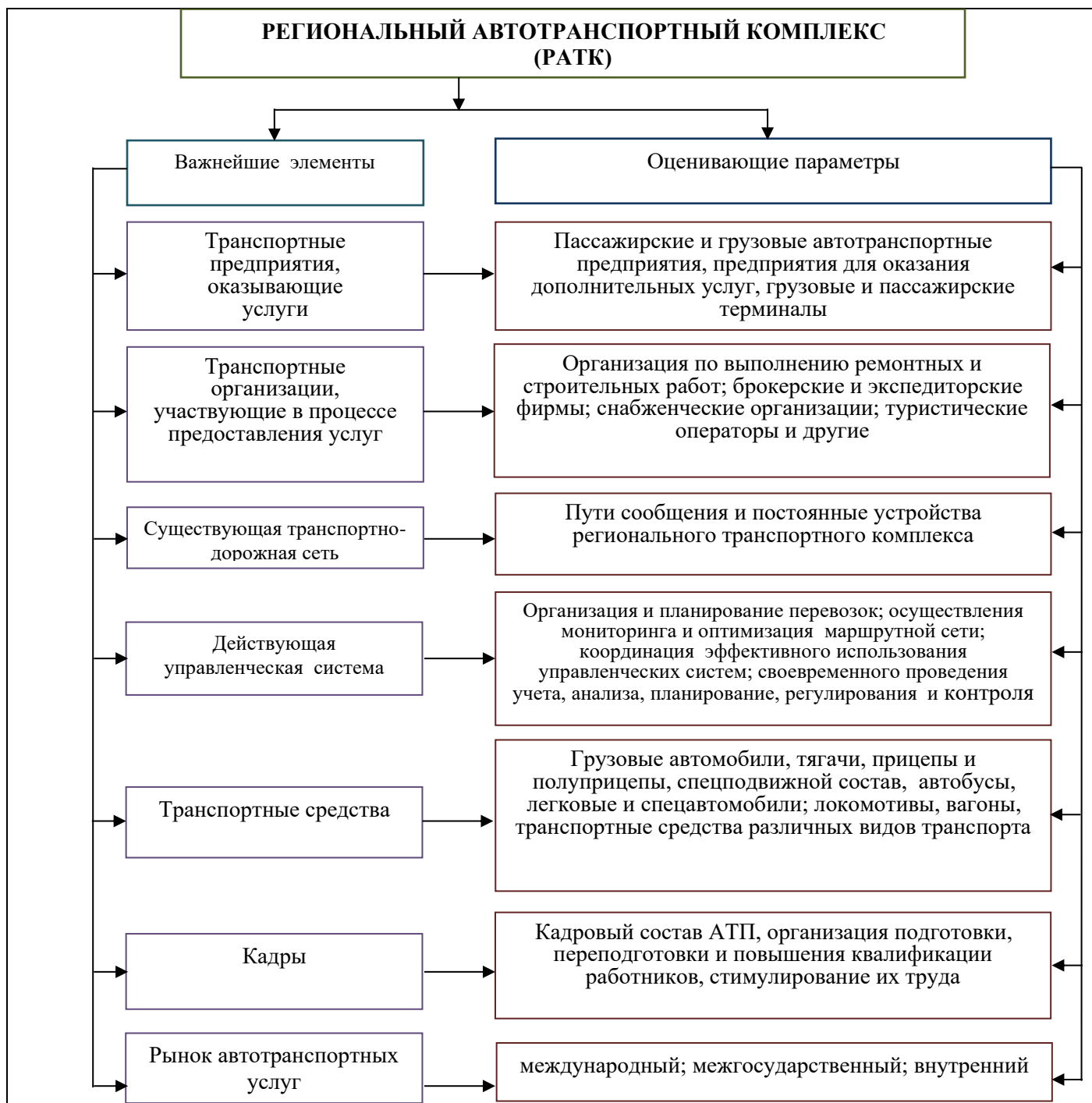


Рисунок 1- Состав и структура регионального автотранспортного комплекса (составлено авторами)

На основе анализа рис.1 мы считаем, что региональный автотранспортный комплекс обеспечивает формирования требуемых условий для работы предприятий и организаций отраслей и сфер экономики, эффективное использование имеющегося потенциала территорий. Кроме того, на формирование и развитие РАТК в Таджикистане, существенное влияние оказывает место страны в мире и тенденции углубления международных отношений, политическая обстановка, решаемые задачи для обеспечения экономического и социального развития с учетом геополитических интересов государства в современных условиях [10].

Выделяя роль транспортной системы и регионального автотранспортного комплекса, следует учитывать его характеристики в обеспечении стратегических интересов Республики Таджикистан в новых условиях развития инновационной и цифровой экономики.

В современных условиях региональный автотранспортный комплекс значительное место занимает в структуре экономики областей республики и именно исследование его

проблем в условиях регионов приобретает адресный характер и позволяет оценить его вклад в их развитие.

Следовательно, региональный автотранспортный комплекс следует рассматривать, который как важнейший компонент транспортного комплекса государства занимает ведущее место в системе рыночной экономики и считается важнейшей подсистемой, обеспечивающей социально-экономическое развитие регионов и улучшения мирохозяйственных связей, а также эффективное использование транзитного потенциала страны и ее регионов.

Поэтому при решении имеющихся проблем комплексного развития и размещения РАТК необходимо учитывать следующие особенности в Республике Таджикистан:

1. Существенно тесная зависимость между территориально-горными факторами, формирования и развития РАТК и учета их влияния на строительство и размещении автодорог, транспортных коммуникаций и связей между территориальными образованиями.

2. Тесная взаимозависимость регионального автотранспортного комплекса и социально-экономического роста.

3. Существующая взаимосвязь и взаимозаменяемость элементов транспортного комплекса с его подсистемой.

4. Наличие межведомственного характера применения автодорог, транспортных средств и коммуникаций отраслями и сферам экономики и особенно населением.

5. Высокая капиталоемкость и фондоемкость компонентов региональных объектов автотранспортного комплекса.

6. Этапность и сезонность развития регионального автотранспортного комплекса.

7. Сетевой характер формирования, развития и размещения РАТК, который проявляется в условиях территориальных образований, состояния инфраструктурных элементов, развития и размещения производительных сил.

8. Зависимость регионального автотранспортного комплекса от перспективной стратегии социально-экономического развития и др.

Таким образом, учет указанных особенностей считается важным при обосновании и разработки приоритетов развития и размещения РАТК Республики Таджикистан на основе использования современных научных подходов и предусматривает решения следующих задач:

- обоснование механизма укрепления ПТБ регионального автотранспортного комплекса с учетом объема выделенных инвестиционных ресурсов, а также совершенствование механизма госрегулирования предоставления транспортных услуг потребителям;

- улучшение технологии организации перевозочного процесса, размещения транспортного комплекса, создание автотранспортных бирж, ассоциации перевозчиков;

- развитие и внедрение автоматизированной системы планирования, управления и регулирования работы автотранспортных предприятий в условиях цифровизации;

- формирование эффективных способов финансирования развития и размещения РАТК, применение механизма государственно-частного предпринимательского партнерства;

- развитие инновационно-маркетинговой, транспортно-сбытовой, сервисной деятельности РАТК;

- создание международных транспортных коридоров совместно с соседними странами и дальнего зарубежья и др.

С другой стороны, важным считаем решения следующих нерешенных проблем РАТК в Республике Таджикистан в условиях реализации НСР-2030:

- недостаточный уровень оказания транспортных услуг, необоснованность планирования технологий перевозок, транспортно-маршрутной сети, развитие мультимодальных перевозок;

- слабый организационно-технический уровень РАТК и его способность обеспечить развитие грузовых перевозок и пассажирских перевозок в сельской местности, а также формирование рациональной структуры парка транспортных средств, их приобретения, модернизации ПТБ и повышения рентабельности функционирующих АТП и организаций;

- нерешенность вопроса обеспечения предприятий и организаций регионального автотранспортного комплекса автомобильным топливом, неразвитость сети автозаправочных станций, отсутствие применения зеленых транспортных ресурсов и прочие.

В Таджикистане реализуется государственная программа по развитию РАТК, которая предусматривает строительство автомобильных тоннелей, транспортных коридоров, автомобильных дорог, их реконструкцию с учетом транспортной независимости и вхождения в мировое транспортное пространство.

Таким образом, выявленные особенности и проблемы требуют дальнейшего углубленного и целенаправленного проведения научных исследований, где должны учитываться приоритеты и проблемы формирования, функционирования и развития регионального автотранспортного комплекса Республики Таджикистан.

ЛИТЕРАТУРА

1. Алабина Т.А. Региональная экономическая политика в развивающейся экономике: теория и практика (на материале Кемеровской области) // Монография. - Кемерово: Кемеровский гос. ун-т, 2011. - 260 с.
2. Бережная, О.В. Региональный транспортный комплекс как территориальная социально-экономическая система // ФГБОУ ВПО «Северо-Кавказский государственный технический университет». - Ставрополь, 2016. - №1 (17). - С.11-18.
3. Гранберг А.Г. Движение регионов России к инновационной экономике. - М.: Типография "Наука", 2006. - 400 с.
4. Калужский М.Л. Методологические основы анализа системных противоречий общественного развития // Монография. - М.: Директ-Медиа, 2013. - 134 с.
5. Некрасов, Н.Н. Теоретические проблемы разработки генеральных схем размещения производительных сил // - М., ВНР, 16-24 сентября 1974 г. - №3.
6. Раджабов Р.К. Проблемы формирования и развития транспортной инфраструктуры // Монография. - Душанбе: «Ирфон», 1999. - 187 с.
7. Сомко М.Л. Транспортный комплекс как элемент региональной экономики: перспективы инновационного развития. - Новый университет. Серия «Экономика и право». - М., 2011. - №2 (2). - С.88-94.
2. Смешко О.Г. Региональная экономика: факторы развития // Монография. - СПб.: Издательство Санкт-Петербургского университета управления и экономики, 2014. - 266 с.

LITERATURE

1. Alabina T.A. Regional economic policy in a developing economy: theory and practice (based on the Kemerovo region) // Monograph. - Kemerovo: Kemerovo state. un-t, 2011. -- 260 p.
2. Berezhnaya, O.V. Regional transport complex as a territorial socio-economic system // Federal State Budgetary Educational Institution of Higher Professional Education "North Caucasian State Technical University". - Stavropol, 2016. - No. 1 (17). - p. 11-18.
3. A.G. Granberg Movement of Russian regions towards an innovative economy. - M. : Printing house "NAUKA", 2006. - 400 p.
4. Kaluzhsky M.L. Methodological foundations for the analysis of systemic contradictions in social development // Monograph. - M. : Direct-Media, 2013. -- 134 p.
5. Nekrasov, N.N. Theoretical problems of the development of general layouts of production forces // - M., Hungary, September 16-24, 1974 - №3.
6. Radjabov R.K. Problems of Formation and Development of Transport Infrastructure // Monograph. - Dushanbe: "Irfon", 1999. - 187 p.
7. Somko M.L. Transport complex as an element of the regional economy: prospects for innovative development. - New University. Series "Economics and Law". - M., 2011. - No. 2 (2). - p.88-94.
8. Smeshko O.G. Regional economy: development factors // Monograph. - St. Petersburg: Publishing house of the St. Petersburg University of Management and Economics, 2014. - 266 p.