

УДК 332. 14 (53)
ББК 75 (У)

**МЕХАНИЗМ ПОВЫШЕНИЯ
КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ
РЕГИОНАЛЬНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ
ИНФРАСТРУКТУРЫ**

Исмаилова Малохат Махмудовна – доктор
экономических. наук, профессор кафедры
экономической теории ТГУПБП
(Таджикистан, Худжанд), e-mail: imm-
46@mail.ru

Осимова Мавлудахон Мавлоновна - асистент
кафедры экономической теории ТГУПБП
(Таджикистан, Худжанд)

**МЕХАНИЗМИ БАЛАНД
БАРДОШТАНИ РАҚОБАТПАЗИРИИ
ИНФРАСТОХТОРИ НАҚЛИЁТИ
МИНТАҚАВӢ**

Исмаилова Малохат Махмудовна – доктори
илмҳои иқтисодӣ, профессори кафедраи
назарияи иқтисодии ДДХБСТ (Тоҷикистон,
Хучанд), e-mail: imm-46@mail.ru

Осимова Мавлудахон Мавлоновна -
асистенти кафедраи назарияи иқтисодии
ДДХБСТ (Тоҷикистон, Хучанд)

**MECHANISM FOR INCREASING THE
COMPETITIVENESS OF REGIONAL
TRANSPORT INFRASTRUCTURE**

Ismailova Malohat Mahmudovna - Dr. of
Economics, Professor, of the Department
Economic Theory, TSULBP (Tajikistan,
Khujand), e-mail: imm-46@mail.ru

Osimova Mavludakhon Mavlonovna - Assistant
of the Department Economic Theory, TSULBP
(Tajikistan, Khujand)

Ключевые слова: регион, конкурентоспособность, грузовой и пассажирский транспорт, транспортная инфраструктура, развитие, экономический рост.

В статье актуализированы вопросы влияния транспортной инфраструктуры на социально-экономическое развитие региона. На основе анализа основных показателей работы транспортной инфраструктуры в Согдийской области выявлена зависимость экономического роста региона от общего объема груза- и пассажир перевозок, протяженности дорог и эффективности их использования в условиях растущей экономики. Обосновано, что одной из ведущих отраслей материального производства является транспорт, без которого невозможно преодоление территориального разрыва между производством и потреблением товаров и услуг. По результатам анализа определены как положительные, так и отрицательные факторы воздействия транспортной инфраструктуры на рост и развитие в регионе.

Калидвожаҳо: минтақа, рақобатпазирӣ, инфрасохтори нақлиёт, нақлиёти боркашонӣ ва мусофиркашонӣ, инкишоф, рушди иқтисодӣ.

Дар мақола масъалаҳои таъсири инфрасохтори нақлиёт ба рушди иҷтимоӣ ва иқтисодии минтақа инъикос шудааст. Дар асоси таҳлили нишондиҳандаҳои асосии инфрасохтори нақлиётӣ дар вилояти Суғд вобастагии инкишофи иқтисодии ба минтақа аз ҳаҷми умумии боркашонӣ ва мусофиркашонӣ, дарозии роҳҳо ва самаранокии истифодаи онҳо дар шароити рушди иқтисодӣ ошкор карда шуд. Дар қор исбот шудааст, ки яке аз соҳаҳои пешбарандаи истеҳсолоти моддӣ нақлиёт мебошад, ки бе он фарқи марзии байни истеҳсол ва истеъмолоти мол ва хизматро бартараф кардан мумкин нест. Аз рӯи натиҷаҳои таҳлил омилҳои мусбӣ ва манфӣ таъсири инфрасохтори нақлиётӣ ба рушд ва инкишофи дар минтақа муайян карда шуданд.

Key words: region, competitiveness, freight and passenger transport, transport infrastructure, development, economic growth.

The article updates the issues of the influence of transport infrastructure on the socio-economic development of the region. Based on the analysis of the main indicators of the transport infrastructure in the Sogd region, the dependence of the economic growth of the region on the total volume of cargo and passenger transportation, the length of roads and the efficiency of their use in a growing economy was revealed. The work substantiates that one of the leading sectors of material production is transport, without which it is impossible to overcome the territorial gap between the production and consumption of goods and services. Based on the results of the analysis, both positive and negative factors of the impact of transport infrastructure on growth and development in the region were identified.

Системные преобразования и переход к новым социально-экономическим процессам требует глубокой оценки и полной концентрации механизма регулирования конкурентных преимуществ в функционировании предприятий транспортной инфраструктуры. Особые условия работы транспорта, как субъекта рынка, вызывают ограниченные возможности для осуществления коммерческой деятельности, а потому имеют место, необходимость в государственной поддержке их деятельности, формирование более гибких управленческих методов и эффективных структурных сдвигов на предприятиях транспортной инфраструктуры.

Механизм государственного и частного регулирования транспортной инфраструктуры в нынешних условиях должен быть рационально увязан с рыночным механизмом, методами управления и постепенным формированием конкурентной среды. [2, с. 78] При этом, вступая в русло конкуренции, сложная цепь взаимодействия и деятельность субъектов рынка в этой сфере, должна выражаться в спектре:

- средств выбора конкуренции среди субъектов рынка, которые имеют средства и возможности для достижения определенных целей, кто умеет ими в достаточной форме распоряжаться;

- побуждать к оптимальным условиям и решениям количественных и качественных задач по обеспечению потребностей населения в услугах транспорта и способствовать поиску путей решения именно тех задач, на основе которых осуществляются сравнение, проверка результатов деятельности конкурирующих субъектов;

- процессы мотивации на достижение максимальных возможностей для приближения к целям, которым стремятся субъекты конкуренции в данных условиях развития. [1, с. 118]

Формирование механизмов конкурентных преимуществ в области транспортной инфраструктуры основано на ряде критериев по оценке деятельности субъектов рынка. В данном случае речь идёт о количественных и качественных параметрах развития, которые характеризуют степень удовлетворения перевозок в транспортных потребностях, что само собой требует модификации учетных расчётов. Последнее объясняется тем, что при формировании методических подходов по определению конкуренции в сфере транспортной инфраструктуры.

Расчётная методика грузопассажирских перевозок, процесс сложный. Для его исчисления требуется специальный язык алгоритма математической логики, который способствуют развитию объёмов перевозок, сделанных работ по месяцам за прогнозируемый период и на этой основе выполняется отчет выгрузки и перевозки населения в ретроспективной динамике.

1. Прогноз по модели инерционного значения для комбинации I и II-х расчётного показателя:

$$P_{np,i}^r = B_I^r \cdot k^r \cdot P_{i-12}^r + B_{II}^r \cdot k_i^r \cdot P_{i-1}^r \quad (1)$$

где, $P_{np,i}^r$ — объем ожидаемых выгрузки и перевозки населения, r -й группы грузов и категории населения, в i -ом месяце, т,

P_{i-12}^r — фактический объем погрузки грузов и перевозки населения в i -ом месяце предыдущего года, т,

k^r – ретроспективный коэффициент линейной регрессии, годового темпа роста, рассчитанный за данный период,

P_{i-1}^r – фактический объем погрузки за последний месяц, т,

k_i^r – коэффициент прироста грузовых перевозок и населения в i -ом месяце по сравнению с предыдущим базовым периодом, рассчитанный как средний за ретроспективные дни:

$$k_i^r = \frac{\sum_{j=1}^n \frac{P_i^{r,j}}{P_{i-1}^{r,j}}}{n}, \quad (2)$$

Где $P_i^{r,j}$ – фактический объём погрузки и перевозок грузов r -й группы товаров и населения в 1-м месяце j -го года отчетного периода, т.

$P_{i-1}^{r,j}$ – фактический объём погрузки грузов и перевозка населения в будущем i месяце, т,

n – ретроспективный период за количество лет.

B_I^r и B_{II}^r – коэффициент ведомости и плотности отражающих степень ошибки расчетов для моделей I и II расчётного значения $B_I^r + B_{II}^r = 1$.

$$B_k^r = \frac{100 - O_k^r}{200 - O_I^r - O_{II}^r} \quad (3)$$

где O_k^r – относительно средняя погрешность прогнозных погрузок товаров и перевозки населения, %,

k – расчётная значений (I и II) номера модели.

2. Построение прогнозной модели на основе перспективного значения в показателях промышленного производства.

Необходимо использовать линейную модель регрессии – зависимость для плотности нагрузки от выбранных показателей производства в промышленности.

$$(Q_{пр,i}^r): P_{пр,i}^r = a^r \cdot Q_{пр,i}^r + b^r \quad (4)$$

где, $P_{пр,i}^r$ – объем ожидаемых выгрузки погрузки и перевозки населения r -го груза в i -м месяце;

a^r и b^r – параметры оценки методов наименьших квадратов линейной модели регрессии. [4, с. 38]

Мы, согласны с мнениями отечественных и зарубежных учёных по проблемам развития транспортной инфраструктуры. Однако, в некоторых работах используемые расчетные показатели и их социально-экономическая значимость, воздействие на экологию и окружающую среду, эффективность, в контексте развития и благосостояния общества, т.е. изменения в структурных сдвигах и показатели их плотности отражены недостаточно полно.

Необходимо добавить, что особенно важно использовать показатели объема на величину добавленной стоимости, грузовых и пассажирских перевозок и на основе этого выявить их воздействие на рост стоимости оказываемых услуг в регионе. В этом плане, имеют значение соотношение различных видов используемого транспорта, протяженность транспортных маршрутов, количественные показатели занятости, предлагаемые формы и виды услуг, оказываемых в сфере транспорта.

Следует признать, что оценка эффективности использования основных средств в транспортной инфраструктуре имеет свои недостатки. Во-первых, при наличии расчетов нескольких видов товарной продукции, необходимо привести либо всю продукцию к одному виду (свести к продукции) либо разделить их на компоненты фондов основного капитала по товарным видам. Во-вторых, характеристика реальной стоимости основных фондов иногда бывает искажённой особенно в нынешних условиях, так как её величина может быть относительной, по сравнению с аналогичным периодом. Анализ отчетности по ряду услуг, оказываемых транспортной инфраструктурой, показывает, что в отдельные периоды их стоимость, по сравнению с текущей стоимостью может быть, как завышена, так и занижена.

Немаловажным при расчёте основных видов транспортных показателей при оказании услуг населению в группе результативных факторов, выступает качество потребительских свойств грузовых и пассажирских перевозок в соответствии с этикетом «Основанным по принципам о правилах и обязательных требованиях к услугам в сфере транспорта», принятым Главным агентством по стандартизации метрологии и сертификации (Агентство «Таджикстандарт»). Последнее включает следующие показатели:

- служба информатизации и транспарентности предлагаемых услуг;
- комфортное удобство;
- время и скорость;
- регулируемое постоянство;
- сохранность и безопасность багажа;
- надежность эксплуатации в безопасности сервисных услуг в системе транспорта;
- закономерности экологических услуг и несоблюдение норм по защите окружающей среды. [3, с. 78]

Ниже выделяются методы и определения по описанию основных показателей качества пассажирских и грузовых перевозок:

I. Полнота в системе транспортного обслуживания, которая должна определяться уровнем развития провозимой способности транспорта в соответствии с потребностями населения, качеством организации грузовых потоков. В транспарантном порядке отражать уровень транспортных сетей по регионам:

- инфраструктурная оснащённость дорог по контрольно-пропускной способности и перевозок;
- поэтапное внедрение передовых транспортных перевозок.

II. Полнота характеристик в системе транспортных услуг также базируется на доступности получения и простоты при использовании сервисных услуг в транспортной инфраструктуре. Известно, что в нашей республике, система транспортно-сетевой обеспеченности между отдельными регионами остаётся весьма сложным и проблемным вопросом и не всегда отвечает требованиям реальных потребностей. Во многих регионах отсталость развития транспорта, в буквальном смысле, не в достаточной мере соответствует международным стандартам.

Уровень обеспеченности тем или иным видом транспорта в стране и отдельных его регионах можно оценивать как групповое ранжирование по каждому виду транспорта, но будет правильнее если рассматривать их совокупность в комплексе, поскольку в совокупности они дополняют друг друга в системе хозяйств транспорта.

В настоящее время в Таджикистане и его регионах, по имеющимся данным, средняя плотность сетей движения на общественном транспорте составляет около 10 километров на 1000 квадратных километров. Это ниже, чем в России, Казахстане и некоторых других странах СНГ, примерно в 20 раз меньше, чем во Франции, Италии и Японии и в 40 раз меньше, чем в Германии. В целом нужно сказать, что плотность дорог с твердым покрытием в среднем по стране составляет (163,5 км на 1000 кв.) это в 30 раз ниже, чем в экономически развитых странах. [6, с. 178] (см. Таблица 1.)

Состояние отраслей транспорта Согдийской области
на 2020-2022 годы

Годы	Общее количество транспортных средств, единиц грузов и пассажиров	Перевезено всеми видами транспорта, млн. т.	Перевезено пассажиров, млн. пассажиров	Транспортные учреждения, единиц	Общая протяженность дорог области, км.	Дороги международного значения, км.	Дороги республиканского значения, км	Дороги местного значения, км	Межхозяйственные и производственные ЖКХ дорог, км	Асфальтированные дороги, км	Выделено средства из бюджета и др капиталовложения, млн. сомони
2022	8477	27,3	183,3	50	8180	737,1	358,9	2343,5	4615,5	2278,4	12495,3
2020	8292	29,1	197,5	46	7855	685,4	336,2	2263,4	4538,1	1895,5	11634,2
Изменения 2022г к 2020г, в %	2,2	-6,2	-7,1	8,7	4,1	7,5	6,7	3,5	1,7	20,2	7,4

Из приведенной таблицы видно, что состояние отраслей транспорта по Согдийской области за 2020-2022 гг. является весьма впечатляющим. Так, по состоянию на 2022г общее количество транспортных средств, которые перевозят пассажиров и грузов выросли на 2,2 п.п. по отношению к 2020 году, хотя, за этот период, перевозки всеми видами транспорта составили 27,3 млн. т., и сократились более чем на 7,1% по отношению 2020 году. Это связано с тем, что после пандемии население постепенно обретает активность в данном регионе, но в целом по стране этот показатель в три раза выше. Значительный рост имеет место и по другим показателям: так, количество транспортных организаций выросли на 8,7%, а выделенные бюджетные средства повысились с 11634,2 млн. сомони до 12495,3 млн. сомони. [8, с. 499] В целом, в 2022 году каждый житель республики проехал на всех видах транспорта 134 раза: на микроавтобусах междугороднего и пригородного сообщений, что 20-25 раз меньше, чем в развитых западных странах. В период рыночных реформ транспортное сообщение страны характеризуют низкие показатели по перемещению населения на общественном транспорте, которое практически не играло существенной роли в обществе. Этот период отличает рост количества личных транспортных средств.

III. Уровень информативности при обслуживании пассажиров. Согласно статье 4 Закона Республики Таджикистан «О защите прав потребителей» потребители в сфере услуг транспорта имеют право на получение достоверной и полной информации по обеспечению услугами и о производителях, на свободный выбор и правильного качества работы, безопасности услуг, а также полного возмещения ущерба морального и материального вреда в результате оказания услуг с недостатками. При этом, мы считаем, что необходимо учитывать факторы техника безопасности, здоровья сотрудников, состояния имущества, охрана окружающей среды, а также правомерных активных фаз действий при оказании услуг населению.

Операторы – перевозчики в соответствии с требованиями статьи 6 настоящего Закона обязывают потребителя на услуги предоставлять необходимую, достоверную и доступную информацию о реализуемых им сервис-услугах, которая должна включать:

- обязательные требования для обозначения нормативных документов, которые должны соответствовать предлагаемым услугам;
- перечень основной информации для потребителей, в т.ч. специфических характеристик;
- гарантийные обязательства для перевозчика;

- количество, формы и виды собственности транспортной компании, наименование регистрационного удостоверения и лицензий.

IV. Надежность перевозок отражает точность графика работы в сфере транспортной инфраструктуры. Она зависит от ряда факторов и характеризуется уровнем бесперебойности работы в данной сфере, которая выражается как соотношение количества несостоявшихся рейсов по маршруту к общему его количеству по расписанию.

На надежность процесса перевозок также влияют:

- срок службы и эксплуатации средств транспортного хозяйства;
- периоды эксплуатации, техническое состояние транспортных средств, степень износа, состояние путей сообщения и дорог;
- уровень организации и качество сертификационных услуг по техническому оснащению и обслуживанию, ремонту автомобилей, а также сфера услуг стационарного оборудования;
- период работы и обслуживания между простоями транспортных средств;
- безаварийность работы транспорта, уровень организации пассажирских перевозок и состояние контроля над исполнением мероприятий по безопасности обеспечения движений;
- уровень организации контроля над трудовой дисциплиной и техники безопасности на всех этапах грузоперевозок;
- решение социальных проблем и других вопросов по социальным защитам в пассажирских и грузовых организациях транспорта.

При этом, следует учитывать обстоятельства и различать понятие надежности работы подвижного состава и работы транспортной системы, которое является процессом для улучшения и повышающим фактором эффективности их работ.

Для нашей страны, развитие транспортной инфраструктуры и протяженность дорог с твердым покрытием, которое должно способствовать экономическому росту и повышению производственного потенциала и т.д. пока ещё недостаточно усовершенствованы, и соответственно это является одним из сдерживающих факторов развития отраслей, производящих товары и услуги.

Республика Таджикистан – самая малая страна по площади территории в Центральной Азии, с общей дорожной сетью около 32000 километров. Из них около 14000 км. находятся в ведении Министерства транспорта Республики Таджикистан, а остальные 18000 км. являются дорогами местного значения, в том числе сельскими, промышленными, техническими, – сельскохозяйственными, коммунальными и другими дорогами. Из них местные дороги – 8 670 км, или 62%, республиканские дороги – 2120 км, или 15%, международные дороги – 3178 км или 23% итого, дорожная сеть 13 968 км, 100% от общего пользования. [8, с. 117]

В структуре транспортной инфраструктуры грузовой и легковой автотранспорт занимает важное место в транспортной сети по стране.

Основные – автомагистрали: – Душанбе-Термез, – Душанбе-Бохтар, Душанбе-Куляб, Душанбе-Худжанд и Хорог-Ош. В настоящее время открыта новая дорога Кульма-Карокорум – великий шелковый путь, проходивший через Таджикистан с древнейших времен.

Авиация считается наиболее эффективным видом транспорта: общая протяженность воздушных линий республики составляет 4,8 тысячи километров.

Железные дороги широкой колеи используются в основном для внешних перевозок. Протяженность общей железной дороги по стране составляет более 1000 км. [11]

Создано железнодорожное сообщение с Россией. После двухлетнего перерыва (из-за пандемии коронавируса), Россия с сентября 2022 года, возобновила движение пассажирских поездов в Таджикистан на линиях Куляб-Волгоград (протяжённость 3067 км.), Худжанд-Волгоград (2806 км.) и Душанбе-Волгоград (3118 км.). [12, 13].

С одной стороны, к функциональным недостаткам инфраструктуры транспортной системы Согдийской области можно отнести неравномерное состояние ее сети на уровне региона, что особенно заметно в сельской местности, т.к. негативно влияет на перевозку грузов. Кроме того, высокие расходы на импортируемые ГСМ, так же влияют как на себестоимость товаров, так и на услуги перевозок. К примеру, стоимость транспортных услуг населению внутри города составляет порядка 0,21\$ по курсу, или в национальной валюте 2,5 сомони (протяжённость маршрута от 1 км. до 5 км.), а за пределами города, 0,50\$ (протяжённость маршрута от 5 км. до менее 10 км.). В регионах стоимость транспортных услуг колеблется от 1\$ до 5\$ (протяжённость маршрута от 10 км. до 50 км.), в то время как в развитых странах этот показатель 2-3 раза меньше. За тонну груза в зависимости от расстояния, услуга оплачивается от 50\$ до 1000\$. Само собой, в естественном порядке, среди населения существует высокий уровень недовольства в отношении качества дорог и дорожной инфраструктуры, с высокими тарифными услугами, и т.д. [1, с. 119]

С другой стороны, на сегодняшний день, сдерживающими факторами роста в развитии экономики и транспортного хозяйства, являются:

- несоблюдение требований в транспортной инфраструктуре законодательства и её эксплуатационного состояния, которая неравномерно расположена в системе транспортной сети, как по региону, так и по всей стране, в целом;
- отсутствие новых дорог твердого покрытия и большие расстояния маршрутов движения при перевозке и доставке конечных грузов и пассажиров в регионе;
- высокие транспортные издержки, большие и необоснованные тарифные планки, наличие барьеров, остановка и незаконный досмотр со стороны Госавтоинспекций, низкий спрос населения на определенный вид транспортных услуг;
- некоторые виды транспорта остаются ветхими и не отвечают требованиям международного стандарта техобслуживания и услуг...;

В целом, транспортную инфраструктуру, как систему стимулирующую процесс роста экономики региона, а также сферу которая активизирует межрегиональное и международное сотрудничество, необходимо рассматривать с позиций институционального и научно-технического воздействия на государственное развитие. В этом контексте, она будет способствовать тенденции роста и развития для проникновения из одного пространства в другое с наиболее востребованными технологиями, активному движению товарных и пассажирских потоков, повышению конкурентоспособности отрасли, что в значительной степени будет определять её инвестиционный потенциал, рост занятости и повышение уровня доходов населения и т.д.

Таким образом, из приведенных аналитических факторов, влияющих на итоговый результат, можно сделать вывод о выборе необходимых мер по повышению услуг в транспортной инфраструктуре региона. Несомненно, на качество обслуживания для выполнения заданного коэффициента во многом влияет стремительное изменение подвижного состава транспортных средств. Между тем, в большинстве случаев, надежность транспорта определяется ее техническим состоянием, уровнем ремонтно-профилактических и других организационно-управленческих процессов, качеством стационарного оборудования и обслуживанием ремонта, а также аттестацией технических услуг для подвижного состава транспортных средств.

Одним из важных требований пассажирского транспорта является ее регулируемость. Суть последней, заключается в том, что соблюдение установленной дистанции, обеспечивает гарантию безопасности движения отдельных транспортных средств и населения, чем и создает предпосылки для выполнения пункта назначения обязательств по пункту назначения пассажиров и грузов. Регулярность в уровне перевозок пассажирско-грузовых составов, определяется достаточным ее количеством и наличием автомобилей в парке, организацией повышения контроля качества при ремонте и обслуживании технических и стационарных услуг подвижного состава. К

тому же ведется контроль за физическим и психологическим состоянием экипажа, сотрудников, (водителей, помощника, диспетчера и т.д.).

При этом регулярная перевозка должна обеспечиваться при следующих условиях:

- полная и открытая транспарентность всех регулярных рейсов (необходимое условие);
- строгое соблюдение графика движения и постоянство при функционировании каждого рейса (достаточное условие);
- эффективное использование кадрового потенциала, имеющихся ресурсов, технические возможности и средства, а также время и т.д. (важное условие).

Безусловно, формирование транспортной инфраструктуры является решающим фактором развития и повышения эффективности экономики региона, как в настоящем, так и в перспективе.

ЛИТЕРАТУРА

1. Абдукодиров, Х.А. Государственное регулирование транспортной инфраструктуры в современных условиях/Форуми саноати тахти унвони “Қадамҳои устувор баҳри рушди саноати милли” бахшина ба 15-умин солгарди таъсисёбии Донишкадаи кӯхию металлургии Тоҷикистон. ГМИТ 2021. – С. 117-120.
2. Абдукодиров, Х.А. Особенности развития региональной транспортной инфраструктуры: проблемы, факторы и перспективы развития//Конференция посвященной проблемам развития цифровой экономике в РТ, г. Исфара, 17-апреля 2020 года. – С. 74-82.
3. Горбунов, А.А. Транспорт-механизм развития региона // Научно-аналитический журнал Обозреватель - Observer. 2014. - № 7 (294). – С. 78-83.
4. Ефимова, Е.Г. Роль транспорта в экономическом развитии региона: международный аспект // Серия 5: Экономика. 2009. - № 1. – С. 37-45.
5. Мишарин, А.С. Транспортная стратегия Российской Федерации: цели и приоритеты //Инновационный транспорт. 2015. - № 1(15). – С. 3-7.
6. Рослякова, Н., Горидько Н. Экономический рост регионов и транспортная инфраструктура зарубежных стран // Формация, снабжение, конкуренция. 2018. - № 1. – С. 157-161.
7. Савченко, Е.Е. Транспортная инфраструктура как инструмент регионализации экономики, ее сущность и влияние на регион // Известия Иркутской государственной экономической академии (Байкальского государственного университета экономики и права). 2012. - №5. – С. 6.
8. Статистический ежегодник Согдийской области. Главное управление Агентства по статистике при Президенте Республики Таджикистан в Согдийской области. – С. 496-502.
9. Умирзоков, А.М. Оценка сети автомобильных дорог республики Таджикистан / А.М. Умирзоков, Н.Р. Гоиров, С.С. Сайдуллозода, А.Л. Бердиев // Труды НГТУ им. Р.Е. Алексеева. 2021. - № 3. – С. 117-124. DOI: 10.46960/1816-210X. 2021. - №3. – С. 117.
10. Щербанин, Ю.А. Транспорт и экономический: // социально-экономическая интеграция. 2011. № 3 (12). – С. 65-78.
11. Resolution of the Government of Perm Region on October 3, 2013 № 1323-p «On approval of the state program of Perm Region» Development of Transport System. // Published 04/04/2013. URL: http://www.vedomosti.ru/finance/news/10767351/vneshnij_effekt_dorogi#ixzz3I7dw68nB.
12. <https://ru.wikipedia.org/wiki/5>
13. <https://ria.ru/20220718/rossiya-1803246219.html>

REFERENCES

1. Abdukodirov, Kh.A. State regulation of transport infrastructure in modern conditions / the industrial forum under the title "Stable steps for the development of the national industry" is dedicated to the 15th anniversary of the establishment of the Mining and Metallurgical Institute of Tajikistan. ММИТ 2021. – P. 117-120.
2. Abdukodirov, Kh.A. Features of the development of regional transport infrastructure: problems, factors and development prospects//Conference dedicated to the problems of development of the digital economy in the Republic of Tatarstan, Isfara, April 17, 2020. – P. 74-82.
3. Gorbunov, A.A. Transport mechanism for the development of the region // Scientific and analytical journal Observer - Observer. 2014. - No. 7 (294). – P. 78-83.

4. Efimova, E.G. The role of transport in the economic development of the region: the international aspect // Series 5: Economics. 2009. - No. 1. – P. 37-45.
5. Misharin, A.S. Transport strategy of the Russian Federation: goals and priorities // Innovative transport. 2015. - No. 1(15). – P. 3-7.
6. Roslyakova, N., Goridko N. Economic growth of regions and transport infrastructure of foreign countries // Formation, supply, competition. 2018. - No. 1. – P. 157-161.
7. Savchenko, E.E. Transport infrastructure as a tool for regionalization of the economy, its essence and influence on the region // News of the Irkutsk State Economic Academy (Baikal State University of Economics and Law). 2012. - No. 5. – P. 6.
8. Statistical yearbook of the Sughd region. Main Directorate of the Agency for Statistics under the President of the Republic of Tajikistan in the Sughd region. – P. 496-502.
9. Umirzokov, A.M. Assessment of the highway network of the Republic of Tajikistan / A.M. Umirzokov, N.R. Goibov, S.S. Saidullozoda, A.L. Berdiev // Proceedings of NSTU im. R.E. Alekseeva. 2021. - No. 3. – P. 117-124. DOI: 10.46960/1816-210X. 2021. - No. 3. – P. 117.
10. Shcherbanin, Yu.A. Transport and economic: // socio-economic integration. 2011. No. 3 (12). – P. 65-78.
11. Resolution of the Government of Perm Region on October 3, 2013 № 1323-p «On approval of the state program of Perm Region» Development of Transport System. // Published 04/04/2013. URL: http://www.vedomosti.ru/finance/news/10767351/vneshnij_effekt_dorogi#ixzz3I7dw6 8nB.
12. <https://ru.wikipedia.org/wiki/5>
13. <https://ria.ru/20220718/rossiya-1803246219.html>