



Моделирование инновационной организации и управления перевозочным процессом при оказании услуг частным пассажирским автомобильным транспортом общего пользования

Раджабов К.Р., к.э.н., доцент кафедры налоги и налогообложение

Таджикский государственный университет коммерции, Душанбе, Таджикистан

Аннотация. В современных условиях важным считается исследование вопросов внедрения инноваций при оказании услуг населению частным пассажирским автомобильным транспортом общего пользования (ЧПАТОП) в территориальных образованиях. Анализ источников показывает, что внедрение инноваций позволяет не только минимизировать суммарную нагрузку на общественный транспорт, а также создавать требуемые условия для улучшения финансового состояния обслуживающих операторов и повысить качество транспортного обслуживания населения в городах и других территориальных образованиях в условиях ограниченных ресурсов. В статье представлена модель системы обеспечения экономической безопасности в Республике Таджикистан и предложена модель мотивации по организации управления перевозок пассажиров ПАТ

Ключевые слова: инновации, перевозки, частный пассажирский автомобильный транспорт общего пользования, услуги населению

Modeling innovative organization and management of the transportation process in the provision of services by private public passenger automobile transport

Radjabov K.R., Ph.D. (Economics), Associate Professor, Department of Taxes and Taxation, Tajik State University of Commerce, Dushanbe, Tajikistan

Annotation. In today's environment, research into the implementation of innovations in the provision of services to the public by private public passenger automobile transport (PPPAT) in territorial entities is considered important. An analysis of sources shows that the introduction of innovations not only minimizes the overall burden on public transport but also creates the necessary conditions for improving the financial situation of service operators and improving the quality of public transportation services in cities and other territorial entities with limited resources. This article presents a model of the economic security system in the Republic of Tajikistan and proposes a motivational model for organizing the management of passenger transportation by PAT.

Key words: innovation, transportation, private public passenger automobile transport, public services

Опыт организации управления показывает, что в мировом масштабе осуществляется адресная работа по совершенствованию работы ПАТ, улучшения комфортности, безопасности, улучшения предпринимательской деятельности и внедрения цифровых платформ, что обеспечивает конкурентоспособность и эффективность транспорта и ЧПАТОП, развивать механизм организации и управления перевозочного процесса на маршрутной сети. При этом, развитие транспортного бизнеса направлено на снижение суммарных эксплуатационных и транзакционных издержек, рост доходов, обеспечение экономической безопасности, минимизация затраты времени и денежных средств на поездку, высокого комфорта и улучшения показателей работы АТП в городах и других территориальных образованиях [1, 3, 6, 7]. Эффективное использование ПАТ способствует увеличить радиус контактов городского жителя по потреблению услуги государственного ЧПАТОП [1]. С другой стороны, из-за «...нехватки мощности государственных ПАТ для удовлетворения потребностей населения, привлекают частные АТП, которые осуществляют городские, пригородные, междугородные и международные перевозки» [1, 3].

В структуре рынка городского и регионального пассажирского автомобильного транспорта общего пользования особое место занимают перевозки пассажиров автомобилями такси на основе заказа со стороны пассажира.

Анализ таксомоторных перевозок показывает, что существуют ряд моделей для оказания услуги заказа такси: «с помощью диспетчерской службы, по средствам звонка клиента (возможен авто-перезвон)»; «диспетчерской службы посредством мобильного приложения или сайта - смешанная модель» [1, 3] и без участия диспетчерской службы.

В основном модели организации перевозки пассажиров автомобилями такси на основе смешанной модели и диспетчерской службы имеет следующий вид (рис. 1).

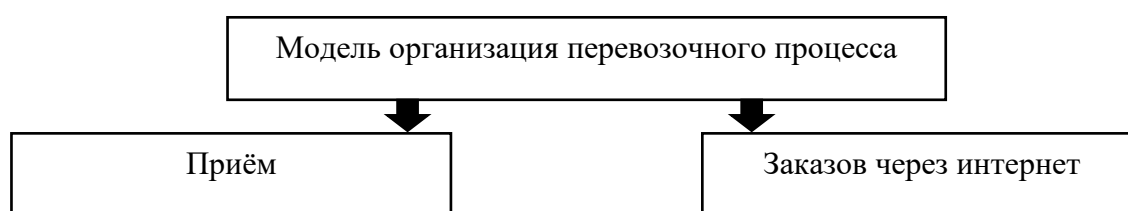


Рис. 1 – Модель услуги такси населению через смешанные и диспетчерские службы

В условиях развития ИКТ появились новые возможности для оказания услуг пассажирам и улучшения взаимодействий между ними и транспортными операторами [1, 3]. Эти действия реализуются с помощью мобильных устройств. Следовательно, в этом направлении применение инновации в транспортную систему осуществляется на основе активизации механизма планирования, организации и управления, а также финансирования, содержания и модернизации ресурсов, привлечения новых инвестиций в инфраструктуру транспортной системы и других.

На основе рис. 2 следует отметить, что инновации на рынке ЧПАТОП направлены на внедрение нового продукта, рационального использования человеческих ресурсов, организации труда, современных технологий, особенности которого отличаются от ранее применяемых методов организации

перевозочного процесса и в целом обеспечивают новые выгоды и возможности для АТП за счет оказания качественных транспортных услуг.



Рис. 2 – Области применения инноваций в транспортную отрасль

Поэтому развитие инноваций требует учета особенностей и проблемы ПАТ, а также рационального их использования с учетом возросших объемов оказываемых услуг государственным и частным пассажирским автомобильным транспортом общего пользования.

В табл. 1 показаны выявленные нами проблемы, имеющиеся в ПАТ в регионах Республики Таджикистан.

Таблица 1

Основные проблемы ПАТ в регионах Республики Таджикистан

№ пп	Наличие имеющихся проблем	Примечание
1	Наличие несоответствие системы ПАТ требуемым потребностям населения и низкое качество оказания услуг	Высокий износ транспортных средств, неразвитость МТБ, большие затраты времени на передвижения
2	Отсутствие согласованности между различными видами транспорта в осуществлении пассажирских перевозок	Неразвитость схемы взаимодействия и ЕИАСУ
3	Недоступность оказываемых услуг всем потребителями в городах и регионах	Большое затраты времени на перевозки, отсутствие альтернативных маршрутов, высокая стоимость проезда
4	Неразвитость инфраструктуры и устаревшие объекты транспортной системы	Слабое развитие ИКТ, контактные сети, обслуживающих объектов и др.

Источник: составлено автором на основе [4, 5].

На основе табл.1 выявлено, что функционирование ПАТ Республики Таджикистан сталкивается с некоторыми проблемами, связанными с нехваткой

инвестиций, неразвитостью нормативно-правовых основ, механизма господдержки и транспортной инфраструктуры.

В годы независимости Таджикистана транспортная отрасль достигла значительных результатов в области оказания услуг пассажирского автомобильного транспорта населению различными видами транспорта, в том числе частного автотранспорта, об этом свидетельствуют данные, приведенные в табл. 2 [8].

Таблица 2

Динамика объема перевозки пассажиров и пассажирооборота по видам транспорта в Таджикистане за 2019-2024 гг. (млн.пасс.; млн. пасс.км)¹

Вид транспорта	Усл. обоз.	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2024г. к 2019г., в %
Объем перевозки пассажиров-всего		658,1	653,7	746,8	853,7	899,3	1020,0	154,99
Объем пассажирооборота -всего		9264,6	8244,7	9079,9	10361,9	11625,8	13520,7	145,94
Сухопутный транспорт, в т.ч.:	I	657,4	653,4	746,5	853,2	898,5	1019,0	155,01
	II	7351,2	7443,3	8235,8	8908,3	9618,8	11118,3	151,24
Автомобильном транспортом в т.ч.:	I	635,4	633,8	726,8	806,1	876,7	996,2	156,78
	II	7243,9	7350,9	8144,1	8478,3	9514,8	11012,6	152,03
Международным транспортом	I	0,3	0,1	0,01	0,03	0,04	0,07	23,33
	II	235,2	49,8	5,7	22,6	30,6	50,9	21,64
железнодорожным	I	0,6	0,4	0,4	0,5	0,5	0,5	83,33
	II	28,1	21,4	20,6	21,3	23,3	21,6	76,87
авиационным	I	0,7	0,3	0,4	0,5	0,8	1,0	142,86
	II	1913,4	801,4	844,1	1453,6	2007,4	2402,4	125,56
электрическим	I	21,4	19,2	19,2	20,5	21,4	22,4	104,67
	II	79,2	71,0	71,0	76,5	80,3	84,1	106,19

Источник: рассчитана и оценена автором на основе Статистический ежегодник Республики Таджикистан. - Душанбе: АСПРТ, 2025. -442с.-С. 308. Усл. обозн.: I-перевозка пассажиров; II-пассажирооборот.

Полученные результаты табл. 2 показывают, что объем перевозки пассажиров и пассажирооборот соответственно возросли на 54,9 и 45,94%, сухопутным транспортом на 55,01 и 51,24%, автомобильным на 56,78 и 52,03%, авиационным на 42,86 и 25,56%, электрическим транспортом на 4,67 и 6,19%. При этом услуги международного автомобильного транспорта соответственно

¹ - с учетом работы частных лиц на автотранспорте

сократились на 76,67 и 78,36%, а также на железнодорожном транспорте на 16,67 и 23,13%. Это прежде всего связано с пандемией, глобализационными сотрясениями и другими. Однако за последние годы в этих видов транспорта наблюдается рост основных показателей, характеризующих некоторое улучшение их работы.

Результаты анализа пассажирских перевозок показывает, что востребованность со стороны населения ПАТ значительно возрастает и особое место на данном рынке занимают предприниматели.

Поэтому, на наш взгляд, решение этой проблемы предусматривает разработку механизма моделирования инновационной организации и управления перевозками ЧПАТОП, которая включает разработку систем для повышения эффективности за счет внедрения цифровых платформ, умной диспетчеризации и гибкого реагирования, фокусируясь на оптимизации маршрутов, распределении заказов и интеграции с «умной» инфраструктурой, чтобы обеспечить качественные, экономичные и гибкие услуги, и это требует применения принципов инновационного менеджмента, по исследованию развития транспортного рынка и его основных сегментов.

Ключевые элементы моделирования инновационной организации и управления перевозками частным пассажирским автомобильным транспортом общего пользования включает следующие:

- Цифровые платформы: создание онлайн-сервисов для бронирования, отслеживания и оплаты, объединяющих пассажиров и водителей (аналог агрегаторов такси, но с фокусом на инновации).
- Умная диспетчеризация: использование искусственного интеллекта (ИИ) для динамического распределения заказов, оптимизации маршрутов в реальном времени, что снижает холостой пробег и время ожидания.
- Интеграция с городской инфраструктурой: связь с «умными» светофорами, системами мониторинга трафика для повышения предсказуемости и безопасности.

- Гибкие тарифные модели: динамическое ценообразование, подписочные сервисы, учитывающие спрос и время.

- Инновационная инфраструктура: создание центров компетенций, инкубаторов для поддержки новых решений в сфере пассажирских перевозок.

При этом важным считаем методы моделирования, предусматривающие:

- Моделирование бизнес-процессов: описание и оптимизация процессов обработки заказов, управления автопарком (например, с использованием BPMN-диаграмм).

- Теория массового обслуживания: анализ потоков заявок и транспортных средств.

- Экономико-математическое моделирование: оценка эффективности внедрения инноваций, прогнозирование спроса.

- Системный подход: рассмотрение перевозочной системы как комплекса взаимосвязанных элементов.

Особое место следует уделить таким основным принципам:

- Экономичность и гибкость: обеспечение рентабельности и адаптивности к изменениям.

- Приоритет инноваций: ставка на новые технологии над устаревшими.

- Цикличность: постоянное обновление и совершенствование.

- Государственно-частное партнерство: взаимодействие с государством для развития регулирования и инфраструктуры.

Опыт моделирования для инновационной организации и управления перевозками частным пассажирским автомобильным транспортом общего пользования показывает, что целесообразным следует считать разработку модели управления парком частных автомобилей для осуществления городских и междугородных перевозок, включающую:

1. Приложение для водителей и пассажиров: прием заказов, геолокация.

2. Центральный диспетчерский сервер: алгоритмы распределения заказов, оптимизация маршрутов.

3. База данных: информация о поездках, водителях, клиентах.

4. Модуль аналитики: отчеты, прогнозирование загруженности.

Такая модель позволяет достичь повышения эффективности за счет снижения холостого пробега на 15-20% и сокращения времени ожидания для пассажиров. Однако, рост перевозок приводит к повышению требовательности пассажиров, установлению рационального тарифа и др.

В настоящее время на рынке транспортных услуг в городах Таджикистана реализуются различные модели осуществления пассажирских перевозок. Особый интерес представляет применение модели оказания услуг пассажирами автомобилями такси которые описаны в работах [1, 3].

Наиболее активной моделью является модель «Jura» при котором перевозки такси осуществляются в городе Душанбе. «Данная модель - современное приложение нового поколения, которое понятно каждому и делает заказ поездки легким и удобным для всех, а оплата производится наличными и картами»². Местный агрегатор «Джура» заменило все предыдущие онлайн-серверы такси и монополизировало сферу. Однако водители недовольны сборами со стороны работодателя³.

В основном в городах использовалась модель по оказанию услуг автомобилями такси по смешанной и диспетчерской службой (рис.3).

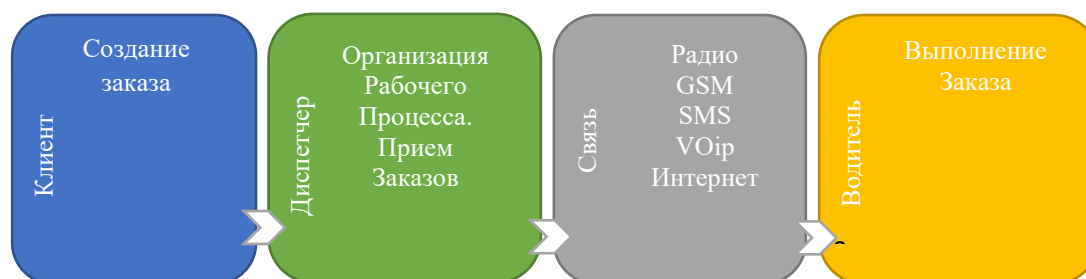


Рис. 3 – Модель оказания услуг автомобиля такси по смешанной с участием диспетчера модели

Также применяется модель по оказанию услуг такси без диспетчера (рис.4).

² <https://jura.tj/ru/> (дата обращения 15.02.2026).

³ <https://www.azattyqasia.org/a/aggregator-taksi-dzhura-monopoliziroval-rynok-dushanbe/33676029.html>



Рис. 4 – Модель оказания услуг такси при применении модели без участия диспетчера

Обычно модель без участия диспетчера⁴, реализуется водителями оценивая их статус: «свободен» или «занят». Сервер содержит информацию об исполнителях и анализирует их характеристики, затем использует их услуги.

Обычно при проведении исследований используют - «методологию функционального моделирования и одноимённую графическую нотацию IDEF0⁵, которая применяется при перевозках.

Следует отметить, что «пассажир заказывает услугу у водителя, используя мобильный телефон, персональные компьютеры и другие средства»⁶. Модель взаимодействия представлена на рис. 5.

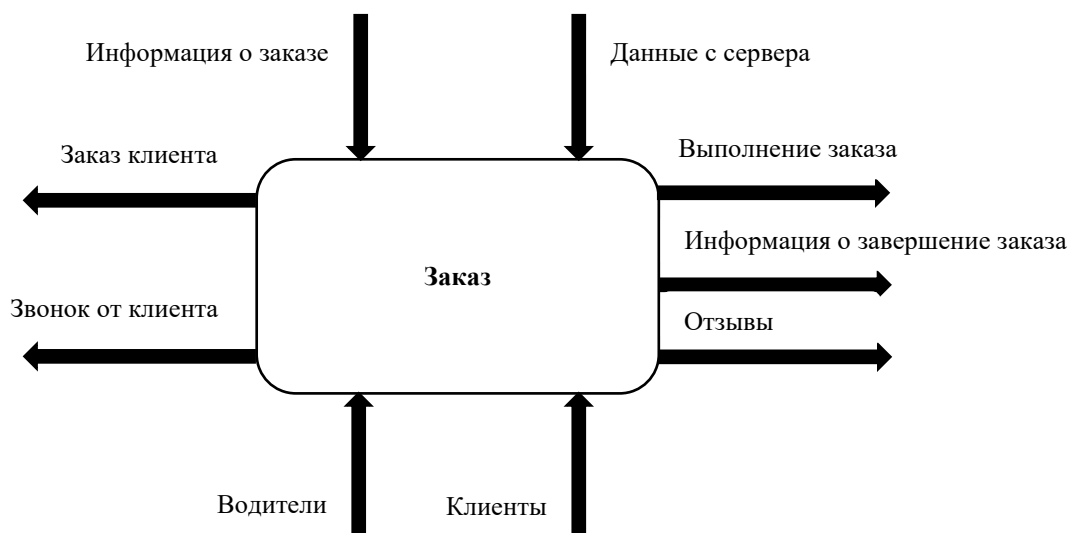


Рис. 5 – Модель оказания услуг такси при модели вызова минуя диспетчерской службы

⁴ <https://jura.tj/ru/> (дата обращения 15.02.2026).

⁵ IDEF0 - методология функционального моделирования и одноимённая графическая нотация, создана в рамках программы ICAM для BBC Америки для улучшения производственных процессов.

⁶ <https://jura.tj/ru/> (Дата обращения 15.02.2026).

Важным считаем, реализацию текущего заказа. Схема процесса заказа автомобиля со стороны клиента, представлена на рис.6.

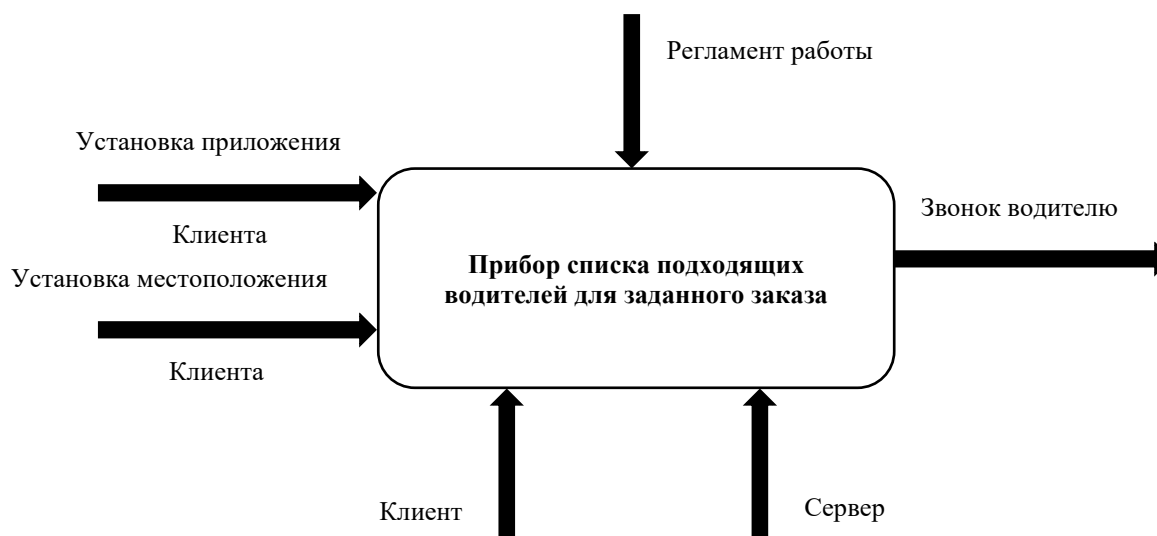


Рис. 6 – Модель оказания услуг такси при создание текущего заказа

Согласно рис. 6, время для заказа такси составляет в среднем 30 секунд, и это считается лучшим по сравнению с другими моделями.

Важно отметить, что данная модель (рис.6) считается удобным для клиентов, а также позволяет взаимодействовать клиентам и водителям без посредников, что снижает потери времени и средств. Водителю достаточно иметь мобильный телефон или планшетный компьютер, со встроенным GPS модулем⁷. Кроме того, водитель должен быть зарегистрирован в системе. Также на сервере обновляется информация о новом водителе и ему перезванивают сотрудники CALL-центра. После установления режима «Я свободен» - это фиксируется на сервере и отображается на карте. Поэтому данная схема оказания услуг такси при начале работы водителя является эффективным (рис.7).

Анализ показывает, что изменения в местоположении водителей передаются на сервер, через интернет, а также с GPS приложением. При этом «...основным показателей считается радиус подачи автомобиля» [1, 3]. Также целесообразным является заказ с сайта, а также запрос на поиск подходящего свободного такси.

⁷ <https://jura.tj/ru/> (дата обращения 15.02.2026).

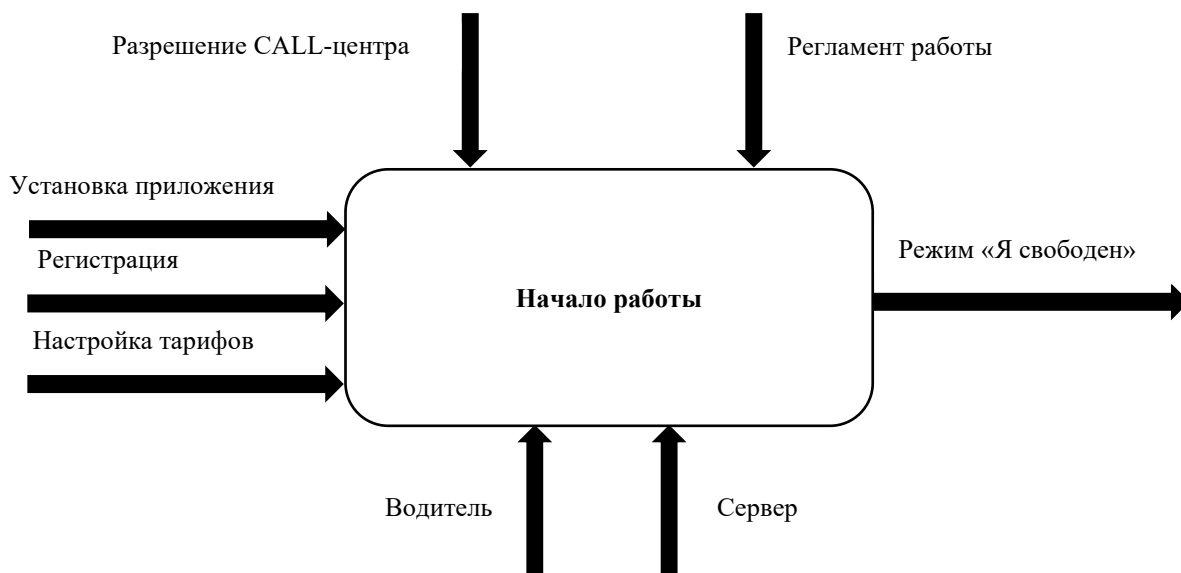


Рис. 7 – Модель оказания услуг такси при начале работы водителя в системе «Jura»

В целом клиент выбирает себе водителя в системе. Схема оказания услуг такси при создании заказа в системе «Jura» имеет следующий вид (рис. 8).

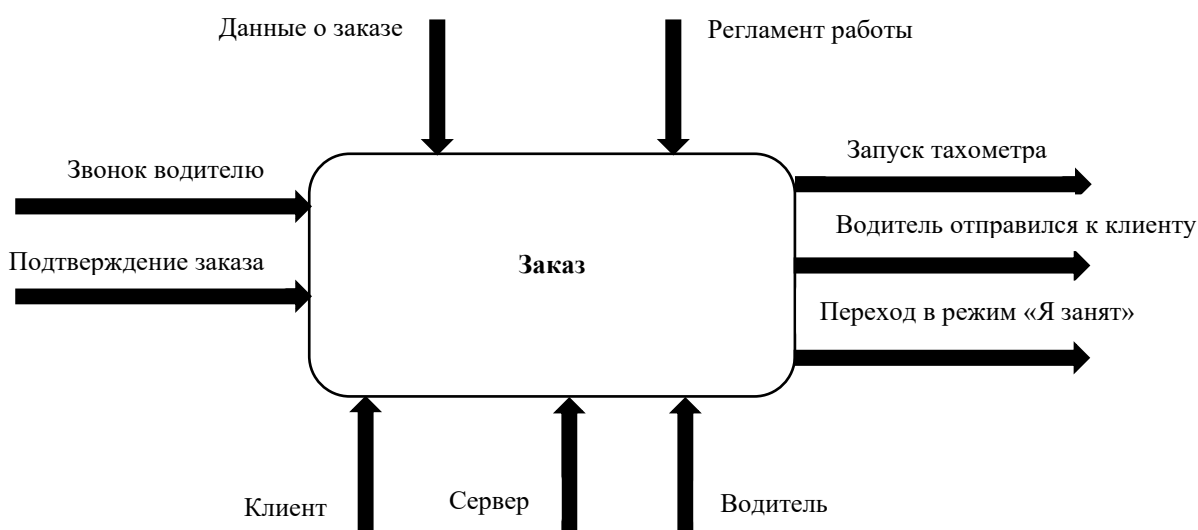


Рис. 8 – Модель оказания услуг такси при создании заказа в системе «Jura»

В ряде условиях пассажиры на основе применения схемы оказания услуг такси используют предварительный заказ (рис.9).

Из рис. 9 видно, что предварительный заказ остается размещенным, пока он не будет выполнен или же пока не пройдет время, заявленное в заказе.

Поэтому нами предлагается модель оказания услуг такси при организации работы водителя в системе «JURA», которая состоит из блока на заказ через сервер, выделяя регламент работы, ожидание работы водителя, принятие или

изменения заказа, а также оценка режим «занят», передача данных о заказе и выполнения заказа.

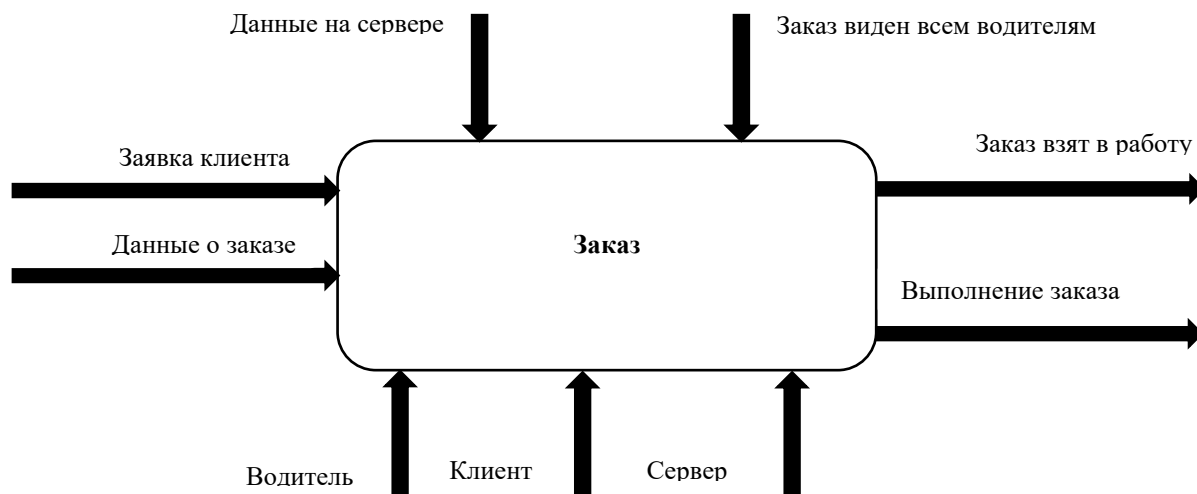


Рис. 9 – Модель оказания услуг такси при предварительном заказе в системе «Jura»

Также нами предложена модель, которая учитывает взаимодействия водителя и пассажира при формировании заказа в системе «JURA». Данная модель охватывает начало работы водителя и клиента, через сервер с целью регламентирования работы водителя, запуска таксометра, непосредственно выполнения заказа, возможные изменения, режим «занят», отзывы пассажира и водителя.

Таким образом можно сформулировать вывод о том, что рассмотренные модели позволяют на новом уровне организовать оказания услуги ЧПАТОП в условиях Таджикистана.

Данный этап развития территориальных образований показывает, что наиболее выраженными проблемами считаются модернизация, совершенствование системы городских и региональных пассажирских перевозок [1] государственным и частным пассажирским автомобильным транспортом общего пользования.

С другой стороны, в этих условиях следует исследовать организационно-экономические основы транспортной инфраструктуры, применения инновационно-коммуникационных технологий, взаимодействия между субъектами логистической цепочки при оказания услуг государственного и частного ПАТОП, а также экономическая безопасность на транспортном рынке,

которая решается на основе реализации модели системы обеспечения экономической безопасности, что предусматривает активизацию механизма, включающего стратегическое планирование, правовое регулирование, государственное управление, мониторинг и реализацию мер по защите ключевых секторов: финансы, энергетика, продовольствие, информация, инновации, инфраструктура.

Основная цель модели – обеспечение устойчивого развития и стабильности, удовлетворение спроса населения, а также обеспечения их безопасности на основе реализации обобщенной модели системы обеспечения экономической безопасности в Республике Таджикистан (рис.10).



Рис. 10 – Структура модели системы обеспечения экономической безопасности в Республике Таджикистан

Совершенствование модели управления обеспечения экономической безопасности связано с инвестиционной привлекательности от воздействия внешних и внутренних угроз и предусматривает решение таких задач, как:

1. Установление цели, задачи, функций, принципов инвестиционной привлекательности.

2. Расчет группы индикаторов для оценки инвестиционной привлекательности страны.

3. Определение пороговых и граничных значений для перехода в состояние инвестиционной непривлекательности, а также для оценки экономически безопасного состояния и ее трансформации в небезопасное.

4. Выбор механизма обеспечения инвестиционной привлекательности и принятия решений в условиях решения стратегических, тактических и оперативных задач.

5. Осуществление мониторинга в режиме онлайн, а также показателей, характеризующих экономическую безопасность государства.

6. Осуществление обоснованных действий по обеспечению устойчивого уровня инвестиционной привлекательности для территориального развития.

На основе вышеуказанных, можно в обобщенном виде представить модель национальной безопасности в республике, которая включает «демографическую, экологическую, экономическую, политическую, духовно-нравственную, транспортную, оборонную, информационную и социальную безопасности».

Важным аспектом считаем выделение в структуре модели национальной безопасности демографическую безопасность, которую мы характеризуем на основе оценки динамики аварийности по Республике Таджикистан (табл. 3).

Таблица 3

**Динамика аварийности на автомобильном транспорте Республики
Таджикистан за 2018-2024гг⁸.**

Показатели	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2024 к 2018, %
Число аварий, ед.	1285	1212	1109	1102	1096	1111	1236	96,19
Погибло человек, чел.	395	391	376	395	416	519	553	140,00
Получили ранения, чел.	1357	1314	1263	1218	1197	1179	1357	-

⁸ Составлена автором на основе [8]

На основе данных табл. 3 установлено, что за рассматриваемый период наблюдается уменьшение числа аварий на автомобильном транспорте. Если в 2018 г. они составили 1285 ед., то в 2024 г. составляют 1236 ед. или уменьшились на 3,81%. При этом число погибших возросло на 58 человек, а число пострадавших в разные годы разнятся. В целом создание условий для снижения аварийности, требует формирования мер по развитию организации управления перевозочного процесса на рынке государственного и частного пассажирского автомобильного транспорта общего пользования в Республике Таджикистан.

В рамках настоящего исследования, нами предлагается современная модель взаимодействия основных субъектов системы управления перевозками ЧПАТОП, которая строится на принципе экономической мотивации перевозчиков и направлена на максимальное удовлетворение потребностей населения, а также получения положительных результатов.

Проведенный нами анализ показывает, что взаимоотношения между субъектами перевозочного процесса в транспортной системе регламентированы [1, 3].

Поэтому на рис.11 нами представлена модель взаимодействия участников системы городского и регионального ПАТ, которая направлена не только на извлечение прибыли предприятиями, но также на получение качественной и безопасной услуги с минимальными затратами времени и финансовых средств пассажиров.

Однако в реальных условиях транспортного рынка республики проблема обостряется из-за работы местных Хукуматов (органы государственной власти на местах), которые оказывают поддержку только городским унитарным предприятиям, оказывающим услуги пассажирских перевозок. Эти предприятия также получают дотации из бюджета города для обновления основных фондов, покрытия эксплуатационных затрат, что создает основу для развития нездоровой конкуренции на рынке услуг ПАТОП.



Рис. 11 – Действующая модель взаимодействия участников системы городского и регионального пассажирского автомобильного транспорта

Согласно рис. 11 баланс интересов основных участников ГПТ и регионального ПАТ в республике при организации регулярных пассажирских перевозок регулируется нормативно-правовыми актами, включая Кодекс автомобильного транспорта, закон «О транспорте» и подзаконные акты, такие как «Правила перевозок пассажиров и багажа», которые детализируют

требования к безопасности, оснащению транспорта (тахографы, информационные табло) и обязанностям перевозчика и пассажира. При этом в этих документах имеются недоработки в плане их применения. Поэтому на наш взгляд, эти проблемы могут быть решены путем совершенствования системы управления и повышения качества оказываемых услуг пассажирам, а также путем реализации модели по экономической мотивации безопасных перевозок по городским, внутри районным, междугородным и международным маршрутам (рис. 12).

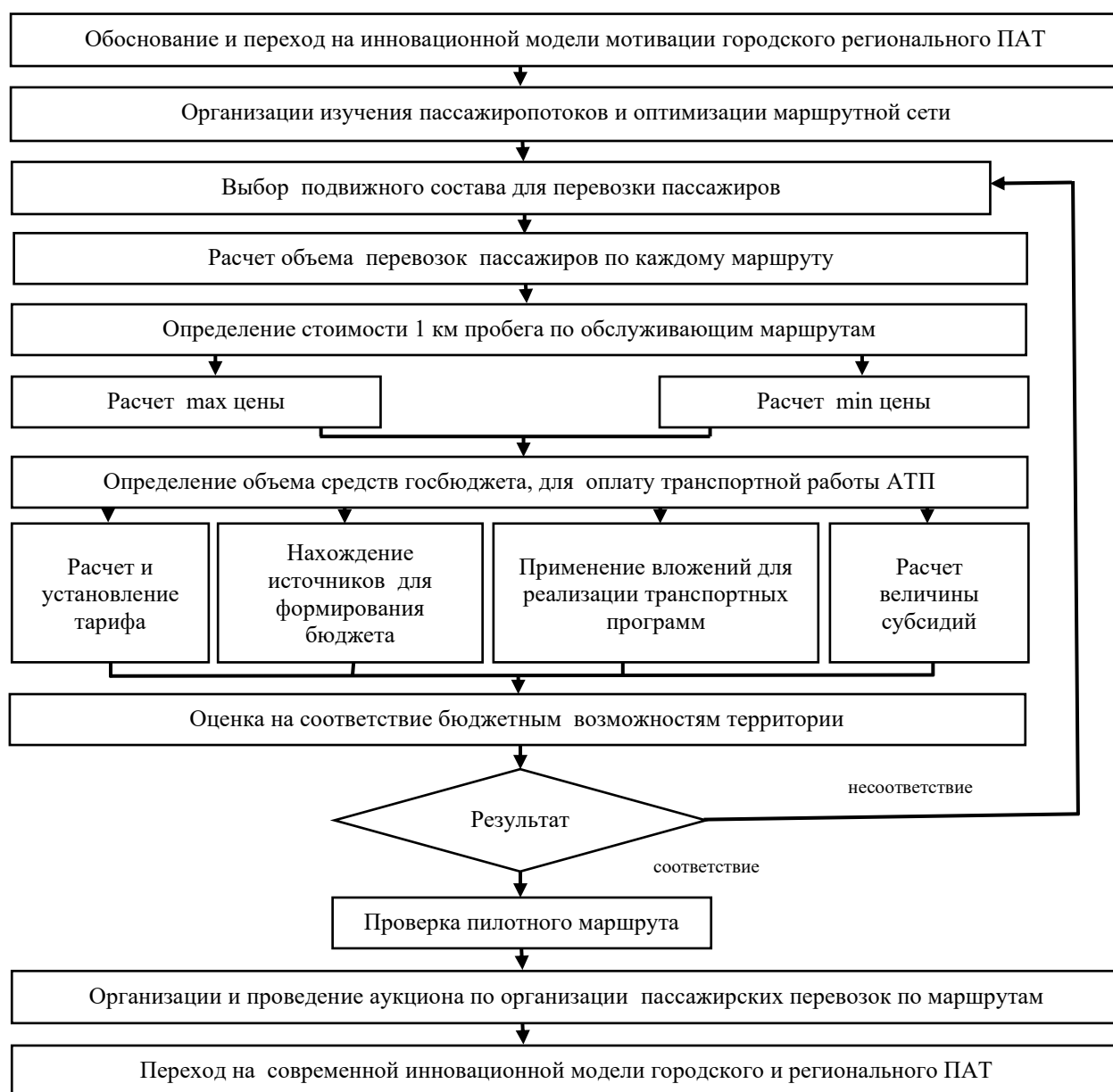


Рис. 12 – Блок-схема модели мотивации по организации управления перевозок пассажиров ПАТ

Мы считаем, что переход на предложенную модель предусматривает реализацию обоснованных мероприятий на основе применения системного и научных подходов. При этом «изучается пассажиропоток, дается оценка движения, нагрузка на маршрут, регулярность перевозок, а также расписание движения по методике изложенной в работах» [1, 3]. Также проводится выбор подвижного состава, учитывающий объем потока на маршрутах, безопасность, комфортность и доступность, величину средств бюджета и населения, а также определяются другие показатели по обслуживающим маршрутам.

Также производится расчет стоимости одного км пробега по методике, изложенной в работах⁹, с учетом особенностей Республики Таджикистан.

На основе данных рис. 12 установлено, что расчет параметров проводится по пробегу подвижного состава, затем рассчитывается тариф, учитывающий норму рентабельности, а также рассматривается объем инвестиций на развитие государственных и частных АТП в территориальных образованиях.

В результате реализации предложенной модели достигается улучшение в работе городского и регионального ПАТ, а также частного автотранспорта общего пользования по таким направлениям:

1. Минимизация нарушения правил дорожного движения, соблюдение интервала и графика движения, а также повышение качества оказываемых транспортных услуг.

2. Развитие механизма регулирования деятельности предприятий на рынке услуг ЧПАТОП путем оптимизации их рентабельности.

3. Привлечение Хукуматов в разработку тарифов на пассажирские перевозки, учитывая их социальный статус, а также их дифференциацию при

⁹ Джалилов У.Дж., Раджабов К.Р. Совершенствование механизма ценообразования на пассажирские сельские перевозки в Таджикистане / У.Дж. Джалилов, К.Р. Раджабов // РИСК. – 2024. – № 1. – С. 100-105; О внесении изменений в Методические рекомендации по расчету экономически обоснованной стоимости перевозки пассажиров и багажа в городском и пригородном сообщении автомобильным и городским наземным электрическим транспортом общего пользования, утвержденные распоряжением Минтранса России от 18.04.2013 г. № НА-37-р» [Электронный ресурс] - Режим доступа: <http://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/70466920/> (Дата обращения: 27.02.2025 г.)

реализации задач по организации и управления пассажирскими перевозкам в территориях.

4. Обоснованный выбор и оптимизация числа транспортных средств с целью снижения нагрузки на окружающую среду территорий, повышения комфортности и доступности перевозок, а также снижение плотности транспортного потока в утренние и вечерние часы пик.

5. Развитие системы безналичного расчета по оплате за проезд, позволяющей улучшения открытости системы обслуживания, уменьшения числа финансовых злоупотреблений со стороны участников перевозочного процесса, а также формирования массива данных об эффективном использовании подвижного состава на маршрутной сети.

6. Формирование требуемых и необходимых условий для создания единого автоматизированного диспетчерского центра с целью гибкого управления транспортной системой в различных ситуациях с учетом риска в территориальных образованиях.

7. Совершенствование аренды, лизинга и лизинговых отношений, сохранение нормы рентабельности.

8. Улучшение работы местных Хукуматов, имиджа и качества их работы в вверенных территориях путем создания современной транспортной системы, унификации транспортных средств, внедрении цифровых технологий и др.

В целом, реализация вышеуказанных направлений способствуют повышению удовлетворенности населения качеством услуг городского и регионального ПАТ общего пользования, а также улучшению результатов производственно-хозяйственной деятельности АТП и Хукуматов.

Библиографический список:

1. Бирюков В.В. Пассажирские перевозки в городах и агломерациях/ В.В. Бирюков. – Новосибирск: Изд-во НГТУ, 2020. – 368с.;
2. Блатнов М.Д. Пассажирские автомобильные перевозки/ М.Д. Блатнов: учебник. – М.: Транспорт, 1981. – 222 с.
3. Донченко В.В. Устойчивые городские транспортные системы:

изменение парадигмы планирования и развития городского транспорта: учебник.
- Москва: Агентство РАДАР, 2023. – 402 с.

4. Раджабова З.Дж. Совершенствование механизма устойчивого инновационного развития предоставления услуг предприятиями ГПАТ (на примере города Душанбе): дисс...канд.экон.наук:08.00.05/З.Дж.Раджабова. – Душанбе, 2022. –184с.

5. Хамроев Ф.М. Рынок транспортных услуг: состояние, проблемы и перспективы развития: под ред. д.э.н., профессора Раджабова Р.К. – Душанбе: «Ирфон», 2020. – 249с.

6. Шмарин А.А. Оптимизация модели взаимодействия участников РПП (на примере Оренбурга) / А.А. Шмарин, А.П. Шмарин // Региональные исследования. 2014. – №2 (44). – С. 45–50.

7. Якунин Н.Н. Анализ положений ФЗ России с позиции методологии повышения качества перевозок пассажиров автомобильным транспортом / Н.Н. Якунин, Н.В. Якунина, А.В. Спирин // Интеллект. Инновации. Инвестиции. – 2016. – № 2. – С. 128–132.;

8. Статистический ежегодник, 2025.-Душанбе: АСПРТ, 2025. – с.309

References:

1. Biryukov V.V. Passenger transportation in cities and agglomerations / V.V. Biryukov. – Novosibirsk: Publishing house of NSTU, 2020. – 368 p.;

2. Blatnov M.D. Passenger automobile transportation / M.D. Blatnov: textbook. - Moscow: Transport, 1981. – 222 p.

3. Donchenko V.V. Sustainable urban transport systems: changing the paradigm of urban transport planning and development: textbook. - Moscow: RADAR Agency, 2023. – 402 p.

4. Radzhabova Z.Dzh. Improving the mechanism of sustainable innovative development of service provision by enterprises of the State Transport Institution (on the example of the city of Dushanbe): diss... cand. sciences: 08.00.05 / Z.Dzh. Radzhabova. - Dushanbe, 2022. –184 p.

5. Khamroev F.M. Transport services market: status, problems and development prospects: edited by Doctor of Economics, professor R.K. Radzhabov. – Dushanbe: Irfon, 2020. – 249 p.
6. Shmarin A.A. Optimization of the interaction model of RPP participants (on the example of Orenburg) / A.A. Shmarin, A.P. Shmarin // Regional studies. 2014. – № 2 (44). – P. 45–50.
7. Yakunin N.N. Analysis of the provisions of the Federal Law of the Russian Federation from the standpoint of the methodology for improving the quality of passenger transportation by road / N.N. Yakunin, N.V. Yakunina, A.V. Spirin // Intelligence. Innovations. Investments. – 2016. – № 2. – P. 128–132.;
8. Statistical yearbook, 2025. – Dushanbe: ASPRT, 2025. – p. 309