РОЛЬ И СУЩНОСТЬ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ В ОБЕСПЕЧЕНИИ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ РЕГИОНА

ROLE AND ESSENCE OF THE TRANSPORT SYSTEM IN PROVIDING THE ECONOMIC SECURITY OF THE REGION

УДК 338.47:656 (575.3)

Тохиров Тохиржон Исломжонович, старший преподаватель кафедры, Политехнический институт Таджикского технического Университета имени академика М.С. Осими», г. Худжанд (Республика Таджикистан)

Tohirov T.I. tohirov.82@mail.ru

Аннотация

В статье рассмотрены существующие проблемы влияния транспортной системы на экономическую безопасность региона. Транспортная система оказывает значительное влияние на пространственную структуру региона, современные экономические процессы сопровождаются значительным увеличением мобильности и более высоким уровнем доступности. Эти условия тесно связаны с развитием инфраструктуры транспортная система как по пропускной способности, так и по пространственной протяженности, инфраструктура также подчеркивает важность конкретных изменений, таких как узлы, местоположения, сети и взаимодействия. Транспорт имеет многоотраслевую структуру (железнодорожный, авиационные, автомобильный, водные виды транспорта), и каждой из отраслей присущи свои особенности развития и обеспечение экономической безопасности. Приведён анализ выполнение транспортных услуг всеми видами транспорта в Согдийской области Республики Таджикистан.

Annotation

The article deals with the existing problems of the influence of the transport system on the economic security of the region. The transport system has a significant impact on the spatial structure of the region, modern economic processes are accompanied by a significant increase in mobility and a higher level of accessibility. These conditions are closely related to the development of the infrastructure of the transport system both in terms of capacity and in terms of spatial extent, infrastructure also emphasizes the importance of specific changes such as nodes, locations, networks and interactions. Transport has a diversified structure (railway, aviation, road, water transport), and each of the industries has its own development features and economic security. The analysis of the implementation of transport services by all types of transport in the Sughd region of the Republic of Tajikistan is given.

Ключевые слова: регион, экономическая безопасность, экономическая безопасность региона, транспортная система региона, транспортная инфраструктура.

Keywords: region, economic security, economic security of the region, transport system of the region, transport infrastructure.

В современных условиях неопределённости экономических взаимоотношений, усилением процессов глобализации и экономических кризисов, обеспечение экономической безопасности региона (ЭБР) является первостепенной задачей государственных органов управления. Экономическая безопасность (ЭБ), как способность региональной экономики противостоять внутренним и внешним негативным воздействиям, становится важнейшим свойством экономики, обеспечивающим экономический рост, способствующим эффективному использованию ресурсов, повышающим конкурентоспособность регионального продукта и благосостоянию общества, завесить от определенных условий, важное место в формировании таких условий играет транспортная система (ТС).

Не так уж и много исследований посвящённых к отраслевым проблемам обеспечения ЭБР, в частности работ, рассматривающих влияния ТС на ЭБР. В работе [1] рассматривается вопрос оценки влияния автомобильного транспорта на экономическое развитие и ЭБ территории.

Авторов работы [2] рассматривает основные проблемы и направления совершенствования транспортно-логистической инфраструктуры в целях повышения ЭБР и роста уровня его социально-экономического развития.

В работе [3] рассматриваются вопросы обеспечения ЭБР на примере оценки уровня развития транспортной инфраструктуры как ключевого фактора пространственного и социально-экономического развития территории.

Развития ТС отражает степень зрелости социально-экономического потенциала региона, его функционирование необходимо для поддержания социально-экономической конкурентоспособности региона. ТС региона является главным средством организации материальных потоков, обеспечивающих хозяйственное освоение всей территории региона.

В качестве основных факторов, обеспечения ЭБР большая часть исследователей [4, 5, 6, 7] выделяют такие факторы как: социальные, экономические, экологические и общественно-политические. Конечно, главными условиями обеспечения ЭБР являются: государственная поддержка социальной, экономической и экологической сфер деятельности. Вместе с тем, при разработки механизма обеспечения ЭБР, целесообразно, наряду с ранее принятыми факторами, необходимо учитывать дополнительно влияние такого существенного фактора как «транспорт», который занимает одно из ведущих мест, определяющих процессы обеспечения ЭБР.

ТС является важным фактором, обеспечение ЭБР, поскольку ТС обеспечивает материальные связи между производителями и потребителями материальных благ (предприятиями, отдельными территориями), влияет на процессы размещения производства и процессы коммуникации населения к объектам производственной деятельности и социальной инфраструктуры, вносит свой вклад в состояние качества жизни населения. В региональной

экономике ТС занимает одно из ведущих мест, являясь связующим звеном между регионами страны, отраслями, отдельно взятыми предприятиями.

Согласно определениям автора [8] ТС региона представляет собой своеобразную «кровеносную систему», обеспечивающую связанность территориального пространства. Вместе с тем функция ТС региона не исчерпывается ролью транспортных артерий, обеспечивающих перевозку пассажиров и различных грузов. Поддержание ТС в актуальном состоянии, способствующий обеспечению ЭБР в соответствии с закономерностями эволюции региональной экономики обеспечивает:

-условия трансформации экономического пространства регионов в направлении социально - экономической устойчивости;

- возможность экономики, целенаправленно изменять совою структуру, в связи с воздействием транспортной системы;

- повышение качества регионального управления, за счет развития транспортного потенциала региона, воздействующего на сроки реализации управленческих решений во всех отраслей народного хозяйства;

- повышение коммуникационной активности населения, путем удовлетворения спроса на перевозки общественным транспортом, снижение стоимости товаров и услуг, что в свою очередь повышает уровень жизни населения;

-снижение уровня безработицы за счёт освоение новых территорий и развития рынка транспортных услуг;

-снижения уровня отрицательного воздействия на окружающую среду.

С целью оценки влияние ТС на ЭБР, изучена динамика объема перевозки пассажиров всеми видами транспорта Республики Таджикистан за 2014-2019 годы таблица 1.

Таблица 1 – Динамика объема перевозки пассажиров всеми видами транспорта Республики Таджикистан за 2014-2019 гг. (млн. пасс.)

Показатели	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2019 г. к 2014 г., %**
Всего	556,9	564,5	572,9	594,7	614,5	658,1	118,2
Автомобильный легковой	541,3	548,3	554,1	574,3	588,0	619,2	114,4
Таксомоторный	3,9	4,8	6,6	7,9	14,6	16,2	415,4
Троллейбусный	10,2	10,2	10,9	11,1	10,6	21,4	209,8
Железнодорожный	0,4	0,4	0,5	0,5	0,5	0,6	150
Авиационный	1,1	0,8	0,8	0,9	0,8	0,7	63,6

Источник: Статистический сборник. Транспорт и связь Республики Таджикистан. Душанбе. 2020 – 32 с.

Проведенный анализ показывает, что из года в год объем перевозки пассажиров автомобильным транспортом имеет тенденцию к увеличению. С другой стороны, согласно данным таблицы 1 установлено, что за анализируемый период перевозка пассажиров всеми видами транспорта в целом возросла на 18,2%, а при этом автомобильным легковым транспортом увеличилась на 14,4 %, железнодорожным на 50 %, таксомоторным 315,4 %, троллейбусным 109,8 %, на авиационным транспорте наблюдается снижения пассажирских перевозок что составило 36,4 %. Автомобильным легковым транспортом перевозится 94 % пассажиров по Республики Таджикистан, таксомоторным транспортом перевозится 2,5 % пассажиров и троллейбусами перевозится 3,3 % пассажиров а доля железнодорожного и авиационного транспорта является незначительной.

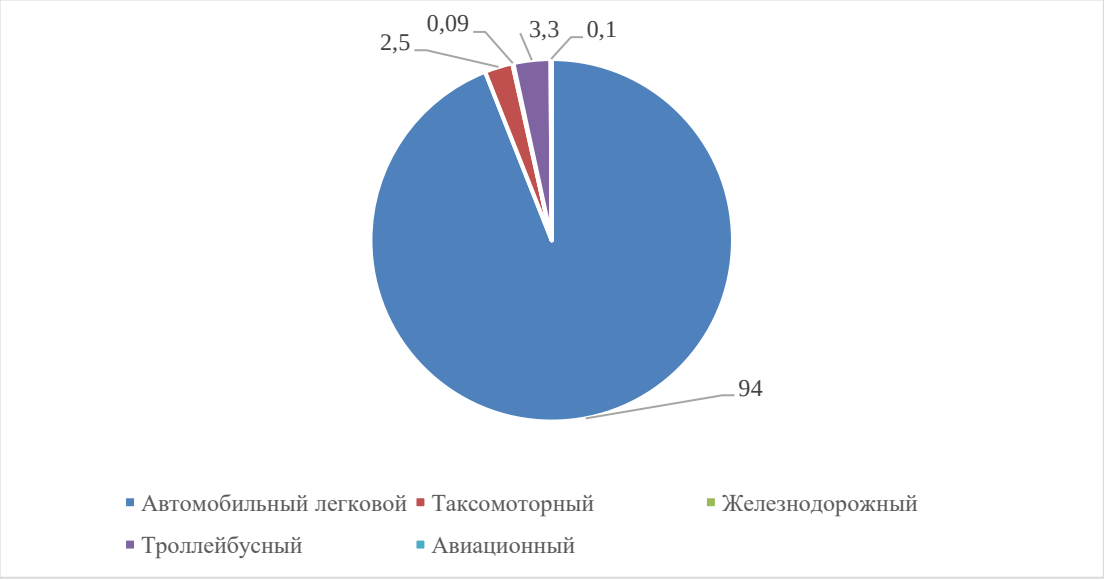


Рисунок 1 – Структура пассажирских перевозок всеми видами транспорта Республики Таджикистан за 2019 г, %.

В связи с темь что 93 % территории Республики Таджикистан занимают горы, среди всех видов транспорта получил развития автомобильный транспорт на долю которого приходится 94 % перевозки пассажиров.

Перевозка пассажиров автомобильным транспортом (таблица 2) показывает положительную динамику 14,4 %, а при этом наибольшее увеличение наблюдается в Хатлонской области (88,8%) и ГБАО (41%). Что касается районов республиканского подчинения, то здесь наблюдается снижение объема перевозки пассажиров автомобильным транспортом на 31,8%. Структура перевозки пассажиров автомобильным транспортом в 2019 году показывает, что удельный вес перевозки пассажиров автомобильным транспортом составляет в Душанбе 45,6%, Согдийской области – 27 %, Хатлонской области – 15,5%, в РРП – 10,6% и по ГБАО – 1,3%.

Таблица 2 – Перевозка пассажиров всеми видами транспорта Республики Таджикистан за 2014-2019 гг. (млн. пасс.)

Показатели	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2019 г. к 2014 г., %**
Всего	541,3	548,3	554,1	574,3	588,0	619,2	114,4
ГБАО	5,6	6,8	7,0	7,6	7,8	7,9	141
Согдийская область	144,4	145,9	150,6	163,8	176,5	167,6	116
Хатлонская область	50,8	59,7	72,6	77,4	85,0	95,9	188,8
г. Душанбе	244,6	246,5	244,3	249,8	259,5	282,4	115,5
РРП	95,9	89,4	79,6	75,7	59,2	65,4	68,2

Источник: Статистический сборник. Транспорт и связь Республики Таджикистан. Душанбе. 2020 – 32 с.

Общий объем перевозки пассажиров автомобильным транспортом по Согдийской области возрастает с 150060,8 тыс. пасс. в 2014 г. до 176964,3 тыс. пасс. в 2019 г. (на 17,9 %). Но не все города и районе показывают положительную динамику, так наблюдается увеличение перевозки пассажиров автомобильным транспортом в г. Гулистоне на (+119 %), р-н. Деваштич (+6,7 %), р-н. Зафарабад (+57 %), г. Исфара (+15,7 %), г. Канибадам (+20,4 %), г. Пенджикент (+126,2 %), р-н. Спитамен (+13,8 %), г. Худжанд (+23,2 %), р-н. Шахристан (+15,5 %). Отрицательную динамику показали Айнийский район (– 41,9%), р-н. Ашт (–

11%), Б. Гафуровский р-н (– 0,8 %), г. Бустон (– 88,6 %), г. Истаравшан (– 16,8%), Матчинский р-н (– 63,3%), Дж. Расуловский р-н (–12,5%). Проведенный анализ показал, что основная причина снижение объемов пассажирских перевозок в некоторых городах и районах Согдийской области районах является не учет выполненных объем перевозок в связи с увеличением деятельности нелегальных перевозчиков на данном сегменте рынка и несовершенства государственного регулирования. Анализ географической структуры перевозок пассажиров автомобильным транспортом позволяет выделить неравномерности в организации управления регулярных пассажирских перевозок автомобильным транспортом.

Хотя такая неоднородность является прямым и логичным следствием демографических особенностей, но проблема доступности регулярных перевозок пассажирским автомобильным транспортом для отдаленных территориальных образованиях, в особенности сельских, остаётся нерешенной (Кух. Мастчохский р-н, г. Истиклол).

В 2019 году по сравнению с 2014 годом пассажирооборот всеми видами транспорта в Республики Таджикистан транспорта снизился на 10,1 % (таблица 3). Проведенный анализ показывает, что снижение пассажирооборота наблюдается на легковом автомобильном транспорте (-2,2%) и авиационном транспорте (-34,8%), положительную динамику показали таксомоторный транспорт (+288,4%), троллейбусный (+63,9%) и железнодорожный (+57,8).

Таблица 3 – Пассажирооборот всеми видами транспорта в Республики Таджикистан (миллион пассажиров-километров), за 2014 – 2019 гг.

Показатели	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2019 г. к 2014 г., %**
Транспорт всего	10305,1	9230,1	9148,0	9308,8	9477,2	9264,6	89,9
Автомобильный легковой	7271,1	7096,7	6752,7	6806,8	7040,9	7110,3	97,8
Таксомоторный	34,4	40,5	66,3	77,3	113,3	133,6	388,4
Троллейбусный	48,3	48,3	51,5	52,3	48,7	79,2	163,9
Железнодорожный	17,8	16,0	18,4	27,9	33,2	28,1	157,8
Авиационный	2933,5	2028,6	2259,1	2344,5	2241,1	1913,4	65,2

Источник: Статистический сборник. Транспорт и связь Республики Таджикистан. Душанбе. 2020 – 32 с.

В региональном разрезе отрицательную динамику показали Районы Республиканского Подчинения (РРП) где снижения объемов пассажирооборота является весьма существенным (– 39,9%), другие регионы показали положительную динамику (таблица 4). Результаты проведенных исследований показали, что снижение пассажирооборота в этих территориальных образованиях происходило за счет реконструкция и строительство автомобильных дорог, что привели к уменьшению расстояние перевозок.

Таблица 4 – Перевозка грузов по Республики Таджикистан всеми видами транспорта за 2014-2019 гг. (тыс. тонн)

Показатели	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2019 г. к 2014 г., %**
Всего	74411,2	74431,8	84066,6	84130,8	89607,2	85394,6	114,8
Автомобильный	67600,9	68304,1	78610,5	79482,5	84257,6	79594,7	117,8
Железнодорожный	6807,7	6125,6	5454,2	4646,5	5348,1	5798,8	85,2
Авиационный	2,6	2,1	1,9	1,8	1,5	1,1	42,3

Источник: Статистический сборник. Транспорт и связь Республики Таджикистан. Душанбе. 2020 – 32 с.

Перевозка грузов за анализируемый период таблица 4 показал положительную динамику рост на 14,8 %, на железнодорожном (– 14,8%) и авиационном (– 67,7%) транспорте наблюдается спад перевозки грузов. По грузообороту положительную динамику показал автомобильный транспорт таблица 5.

Таблица 5 – Грузооборот по Республики Таджикистан всеми видами транспорта за 2014-2019 гг. (млн. т-км**)**

Показатели	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2019 г. к 2014 г., %**
Всего	6180,3	5995,5	5515,3	6094,1	6516,8	7693,3	124,5
Автомобильный	5783,3	5672,3	5282,0	5924,2	6289,7	7457,7	128,9
Железнодорожный	389,7	316,9	228,3	165,1	222,8	231,7	59,5
Авиационный	7,3	6,3	5,0	4,8	4,3	3,9	53,4

Источник: Статистический сборник. Транспорт и связь Республики Таджикистан. Душанбе. 2020 – 32 с.

Перевозка грузов автомобильным транспортом в региональном разрезе лишь Согдийская область показала отрицательную динамику таблица 6, за 2019 год автомобильным транспортом в Согдийской области перевезено 22487,2 тонн грузов, что составляет 28,2 % от общего количество перевезенных грузов по Республики Таджикистан.

Таблица 6 - Перевозка грузов автомобильным транспортом (тыс. тонн)

Показатели	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2019 г. к 2014 г., %**
Всего	67600,9	68304,1	78610,5	79482,5	84257,6	79594,7	117,7
ГБАО	592,2	507,3	578,9	676,3	796,7	753,5	127,2
Согдийская область	25361,6	21745,8	23114,0	22306,8	23947,9	22487,2	88,6
Хатлонская область	18901,5	23816,7	25017,3	23798,7	24597,6	25341,8	134,07
г. Душанбе	7583,2	8049,4	8725,3	8178,1	8298,5	8828,6	116,4
РРП	15162,4	14184,9	21175	24522,6	26616,9	22183,6	146,3

Источник: Статистический сборник. Транспорт и связь Республики Таджикистан. Душанбе. 2020 – 32 с.

Положительную динамику перевозки грузов автомобильным транспортом наблюдается в РРП (+46,3%), Хатлонская область(+34%), ГБАО (+27,2%).

В условиях единого суверенного государства в соседствующих регионах с экономически диспропорциональными ТС для повышения эффективности рынка транспортных услуг объективно необходимо возникновение интеграционных процессов сглаживания и распределения естественных территориальных преференций. Процесс формирования региональной транспортной политики состоит из нескольких этапов.

На первом этапе — происходит формирование транспортного и транзитного потенциала. С учетом спроса и предложения экономических субъектов на микро-, мезо- и макроуровне проводится оценка транспортного потенциала с точки зрения соблюдения интересов участников транспортной политики.

На втором этапе — создаются благоприятные условия для того, чтобы транспортный потенциал использовался в определенные сроки.

На третьем этапе — осуществляется оценка эффективности использованного транспортного потенциала для всех участников транспортной политики.

Стратегическими ориентирами долгосрочной государственной транспортной политики являются транспортная безопасность (национальная безопасность в области транспорта), транспортная эффективность, бюджетная эффективность и экологическая безопасность транспортной отрасли. Достижение указанных ориентиров, повышение управляемости процессом развития ТС требуют формирования и осуществления основных составляющих государственной транспортной политики, которые будут взаимосвязанными и при этом обладающими своей направленностью, ответственностью.

Литература

1. Ганин И. О. Отраслевые аспекты обеспечения экономической безопасности муниципалитета //Ars Administrandi. – 2016. – №. 4.
2. Капустина Н. В., Кахриманова Д. Г., Хомерики Н. Б. Проектное управление городской транспортно-логистической инфраструктурой как фактор обеспечения экономической безопасности региона //Государственное и муниципальное управление. Ученые записки. – 2019. – №. 2.
3. Соколов Ю. И., Кожевников Р. А., Межох З. П. Значение транспорта в обеспечении национальной экономической безопасности //Транспортное дело России. – 2016. – №. 6.
4. Марков А. В., Данилов И. П. Механизм обеспечения экономической безопасности региона: теоретический аспект //Новая наука: Стратегии и векторы развития. – 2016. – №. 118-1. – С. 161.
5. Золотарева Е. Л., Золотарев А. А. Обеспечение экономической безопасности региона //Региональный вестник. – 2019. – №. 23. – С. 65-66.
6. Эриашвили Н. Д., Грошев И. В., Саудаханов М. В. Особенности региональной экономической безопасности //Вестник экономической безопасности. – 2017. – №. 2.

7. Асанова Н. А., Хут С. Ю. Повышение конкурентоспособности региона как фактор укрепления экономической безопасности //Фундаментальные и прикладные исследования кооперативного сектора экономики. – 2017. – №. 6. – С. 89-94.
8. Кораблева А. А. Экономическая безопасность региона в системе видов региональной безопасности: уточнение терминологии //Вестник Томского государственного университета. Экономика. – 2017. – №. 40.
9. Тохиров Т. И. Управление экономической безопасностью автотранспортной системы региона //Социально-экономические явления и процессы. – 2020. – Т. 15. – №. 2 (109).
10. Тохиров Т.И. Повышение конкурентоспособности региона за счет развития транспортной инфраструктуры на примере Республики Таджикистан. Вестник Поволжского государственного университета сервиса. Серия: Экономика. 2018. № 2 (52). С. 44-50.
11. Тохиров Т. И. Анализ развития автотранспортной системы региона при выполнении международных перевозок //Вестник молодых ученых Самарского государственного экономического университета. – 2018. – №. 1. – С. 158-168.
12. Статистический сборник. Транспорт и связь Республики Таджикистан. Душанбе. 2020 – 32 с.
13. Fontanel J. Sécurité économique, insécurité mondiale //Economie de la sécurité internationale. – 2019.
14. Deprau A. Stratégie de sécurité nationale et protection du patrimoine économique-industriel de la Nation //Securite globale. – 2018. – №. 2. – С. 97-114.

Literature

1. Ganin I. O. Otraslevyye aspekty obespecheniya ekonomicheskoy bezopasnosti munitsipaliteta //Ars Administrandi. – 2016. – №. 4.
2. Kapustina N. V., Kakhrimanova D. G., Khomeriki N. B. Proyektnoye upravleniye gorodskoy transportno-logisticheskoy infrastrukturoy kak faktor obespecheniya

ekonomicheskoy bezopasnosti regiona //Gosudarstvennoye i munitsipal'noye upravleniye. Uchenyye zapiski. – 2019. – №. 2.

3. Sokolov YU. I., Kozhevnikov R. A., Mezhokh Z. P. Znacheniye transporta v obespechenii natsional'noy ekonomicheskoy bezopasnosti //Transportnoye delo Rossii. – 2016. – №. 6.
4. Markov A. V., Danilov I. P. Mekhanizm obespecheniya ekonomicheskoy bezopasnosti regiona: teoreticheskiy aspekt //Novaya nauka: Strategii i vektory razvitiya. – 2016. – №. 118-1. – S. 161.
5. Zolotareva Ye. L., Zolotarev A. A. Obespecheniye ekonomicheskoy bezopasnosti regiona //Regional'nyy vestnik. – 2019. – №. 23. – S. 65-66.
6. Eriashvili N. D., Groshev I. V., Saudakhanov M. V. Osobennosti regional'noy ekonomicheskoy bezopasnosti //Vestnik ekonomicheskoy bezopasnosti. – 2017. – №. 2.
7. Asanova N. A., Khut S. YU. Povysheniye konkurentosposobnosti regiona kak faktor ukrepleniya ekonomicheskoy bezopasnosti //Fundamental'nyye i prikladnyye issledovaniya kooperativnogo sektora ekonomiki. – 2017. – №. 6. – S. 89-94.
8. Korableva A. A. Ekonomicheskaya bezopasnost' regiona v sisteme vidov regional'noy bezopasnosti: utochneniye terminologii //Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta. Ekonomika. – 2017. – №. 40.
9. Tokhirov T. I. Upravleniye ekonomicheskoy bezopasnost'yu avtotransportnoy sistemy regiona //Sotsial'no-ekonomicheskiye yavleniya i protsessy. – 2020. – T. 15. – №. 2 (109).
10. Tokhirov T.I. Povysheniye konkurentosposobnosti regiona za schet razvitiya transportnoy infrastruktury na primere Respubliki Tadzhikistan. Vestnik Povolzhskogo gosudarstvennogo universiteta servisa. Seriya: Ekonomika. 2018. № 2 (52). S. 44-50.
11. Tokhirov T. I. Analiz razvitiya avtotransportnoy sistemy regiona pri vypolnenii mezhdunarodnykh perevozok //Vestnik molodykh uchenykh Samarskogo gosudarstvennogo ekonomicheskogo universiteta. – 2018. – №. 1. – S. 158-168.

12. Statisticheskiy sbornik. Transport i svyaz' Respubliki Tadzhikistan. Dushanbe. 2020 – 32 s.
13. Fontanel J. Sécurité économique, insécurité mondiale //Economie de la sécurité internationale. – 2019.
14. Deprau A. Stratégie de sécurité nationale et protection du patrimoine économique-industriel de la Nation //Securite globale. – 2018. – №. 2. – S. 97-114.