

Авезов А.Х. Авезов Азизулло Хабибович, д.э.н., профессор кафедры экономической теории и управления политехнического института Таджикского технического университета имени академика М. С. Осими, Таджикистан, г. Худжанд.

Avezov A.Kh. Avezov Azizullo Khabibovich, Doctor of Economics, Professor of the Department of Economic Theory and Management of the Polytechnic Institute of the Tajik Technical University named after Academician M.S.Osimi, Tajikistan, Khujand

Аннотация. В статье актуализированы вопросы влияния транспортной системы на экономическую безопасность региона. Проведен анализ выполнения транспортной работы автомобильным транспортом, эффективность который зависит от множества факторов, влияния которых определяется через анализ и выявления.

Ключевые слова: экономическая безопасность, транспортная система региона, оценка уровня экономической безопасности, транспортное предприятие, стратегия экономической безопасности.

Annotation. In the article, the questions of the influence of the transport system on the economic security of the region are updated. The analysis of the performance of transport work by road transport is carried out, the effectiveness of which depends on many factors, the influence of which is determined through analysis and identification.

Key words: economic security, transport system of the region, assessment of the level of economic security, transport enterprise, strategy of economic security.

ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА КАК ИНСТРУМЕНТ ПОВЫШЕНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ РЕГИОНА

TRANSPORTATION SYSTEM AS TOOL IMPROVING THE ECONOMIC SECURITY OF THE REGION

Одним из ключевых элементов инфраструктурного комплекса региона является транспортная система (ТС), которая формирует условия для устойчивого развития и обеспечения экономической безопасности региона (ЭБР).

Устойчивое развитие региональной ТС побуждает субъектов хозяйственной деятельности (в основном транспортные предприятия), вне зависимости от форм собственности (в целях поддержание конкурентоспособности предоставляемых услуг) формированию и внедрению прогрессивных инновационных технологий в хозяйственную деятельность.

Развития интеграционных процессов в мировом масштабе, повлияло на состояние ЭБ большинства стран и регионов, не одно государство не может существовать обособленно, отдельно взятое государство тем или иным способом вовлекается глобализационные процессы, в этих условиях ТС мезоуровня выступает в качестве фактора обеспечение ЭБР и вектором развития социально-экономических процессов, выполняя эти задачи посредством приспособление (своего рода адаптации) глобальных транспортно-логистических процессов к специфическим условиям региона, в свою очередь региональные транспортно-логистические процессы к глобальным требованиям.

Опыт межрегионального взаимодействия и интеграции показывает, что рамки каждого конкретного региона оказываются узкими для развития экономических процессов, так как свободное движение экономических

ресурсов становится на сегодняшний день одной из основных предпосылок успешного развития региональных экономик.

Обеспечение ЭБР определяется наличием определенных ресурсов, свободное движение которых зависит от эффективности функционирование ТС, практика международного сотрудничества и интеграции, а также межрегионального взаимодействия показывает, что рамки отдельно взятого региона оказываются узкими для развития экономических процессов. В связи с этим теряет свою актуальность традиционная модель обособленного функционирования и развития регионов.

Региональная ТС в этих условиях является синтезирующим фактором взаимодействия между субъектами хозяйственной деятельности как микроуровня так и макроуровня. В целях обеспечение ЭБР, а также удовлетворения потребностей субъектов хозяйственной деятельности различных уровней, будь это микро-, мезо- и макроуровней в транспортных услугах, в рамках региональной ТС протекают интеграционные процессы и взаимодействует различные ресурсы, такие как: природных, финансовых, трудовых и технических и т.д.

Региональная ТС в современных быстро меняющихся условиях, не может эффективно функционировать без динамичного процесса развития и самосовершенствования.

В то же время, для обеспечения ЭБР ТС должна обладать такими свойствами которые бы обеспечивали стабильность и устойчивость функционирования в условиях внешних и внутренних вызовов и угроз.

Сущность и содержание региональной ТС проявляется через ее функции, к которым относятся:

- удовлетворение региональной экономики качественными транспортными услугами;
- обеспечение отраслей народного хозяйства инфраструктурными объектами ТС;
- ускорение экономического оборота товаров и услуг;

- обеспечение эффективного взаимодействия между регионами и различными видами транспорта;
- стимулирование социально-экономического развития регионов.

При прочих равных условиях развития ТС и обеспечение ЭБР находятся в непрерывном цикле взаимодействия и взаимовлияния. Так, ускорение темпов развития ТС неизбежно приводит к росту темпов развития экономики, которое в свою очередь отражается на дальнейшем развитии ТС. Соответственно, чем выше объем инвестиций в развитие транспортной отрасли, тем выше темпы развития экономики, и наоборот.

ТС Согдийской области (СО), а также транспортный комплекс Республики Таджикистана (РТ) тесно интегрирован в глобальные экономические процессы. Согласно исследованиям Всемирного банка¹ рост на один процентный пункт ВВП приведёт к увеличению грузооборота на 1 млрд.ткм.

СО расположена в северной части РТ и обладает огромным природно-ресурсным потенциалом. Область состоит из двух природно-экономических зон - Северной и Зеравшанской. По территории области проходят все системы жизнеобеспечения Ферганской долины. Это железные дороги, межреспубликанский газопровод, высоковольтные линии электропередачи и дорога межгосударственного значения. Площадь территории СО – 25,2 тыс. км². Население – 2657 тыс. чел. Плотность населения – 105,4 чел. на 1 км². Наиболее крупные города: Канибадам – 269,6 тыс. чел., Истаравшан – 267,9 тыс. чел., Педжикент – 297 тыс. чел., Худжанд – 181,7 тыс. чел [2²].

СО РТ, как одна из развитых территорий страны, достигшая положительных результатов за последние три десятилетия, привлекает значительный интерес отечественных и зарубежных инвесторов и бизнес структур. Объем ВРП в 2018 году составил 18343,8 млн сомони и этот показатель возрос в три раза по сравнению с 2009 годом (рисунок 1).

¹ About LPI, 2016 [Электронный ре'урс]. URL: <http://lpi.worldbank.org/about> (дата обращения: 20.05.2021)

² Статистический ежегодник Согдийской области. - Худжанд: Главное управление Агентства по статистике при Президенте Республики Таджикистан в Согдийской области, 2019. – 340 с.

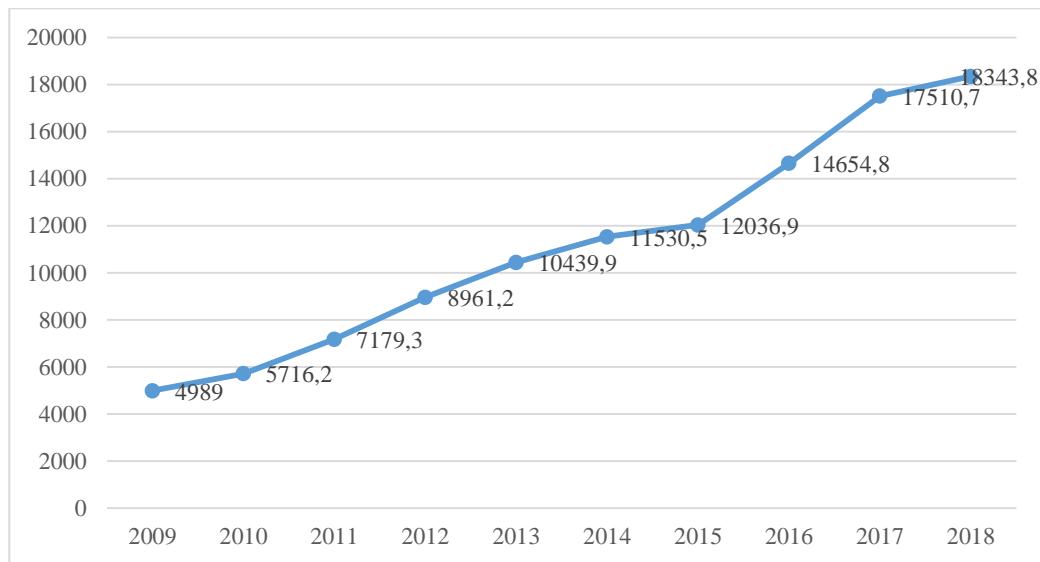


Рис. 1. Динамика ВРП СО по 2009-2018 года, тыс. сомони.

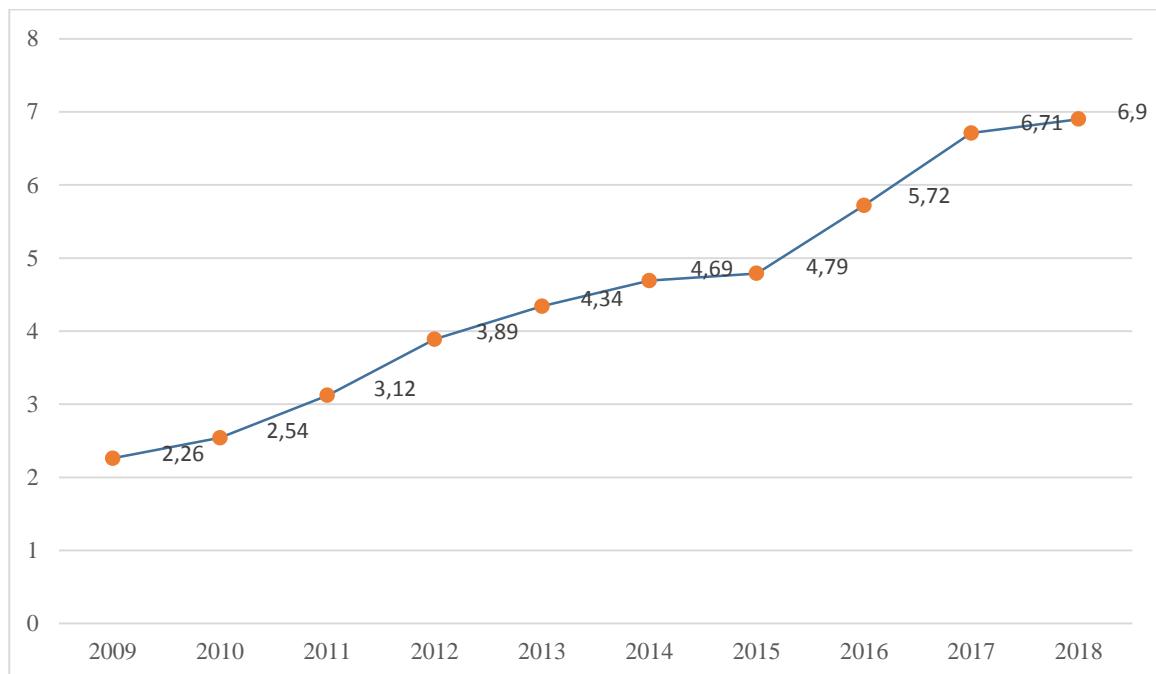


Рис. 2. Динамика ВРП и на душу населения СО по 2009-2018 года, тыс. сомони.

Источник: Статистический ежегодник Согдийской области. - Худжанд: Главное управление Агентства по статистике при Президенте Республики Таджикистан в Согдийской области, 2019. – 340 с.

Для сравнения уровней социально-экономического развития регионов целесообразно использовать индикатор «ВРП на душу населения», который исчисляется путем деления ВРП на численность населения соответствующего региона. ВВП РТ в 2018 году составило 71059,2 млн. сомони, население страны за этот же год 8,93 млн. человек. Пороговое

значение показателя (7957,3 сомони) определено делением соответствующего порогового значения ВВП на количество населения РТ и представлено в ценах 2018 года [2].

В показателях ВРП СО немаловажное значение имеет обрабатывающая промышленность, где наблюдается рост в два раза за анализируемый период. Так, если в 2013 году пищевая промышленность составляла 73,3%, тогда как легкая промышленность составляет 26,6% по промышленности в целом, то в 2018 году этот показатель по пищевой промышленности приравнялся 42,6%, тогда как легкая промышленность увеличилась до 57,2%. Следовательно за 5 лет наблюдается рост легкой промышленности в два раза. Добыча неэнергетических материалов тоже имеет немаловажное значение по темпу роста и по удельному весу. Анализ статистических данных показывает положительное значение во всех сферах народного хозяйства [2].

Объем произведенной продукции обрабатывающей промышленности в 2017 году составляет 56,4% от всего объема производства промышленной продукции, из которого - продукты питания и напитки составляют 42,6% и текстильные, швейные изделия 57,4% от общего объема производства продукции. Значительный интерес представляет пищевая сфера переработки продуктов, возросшая за год в два раза. В добывающей сфере промышленной отрасли, которая в 2017 году составила 40,2% от общего объема произведенной промышленной продукции, за год возросла на 61% от показателей 2016 года, которая равнялась 2506,8 млн сомони [2].

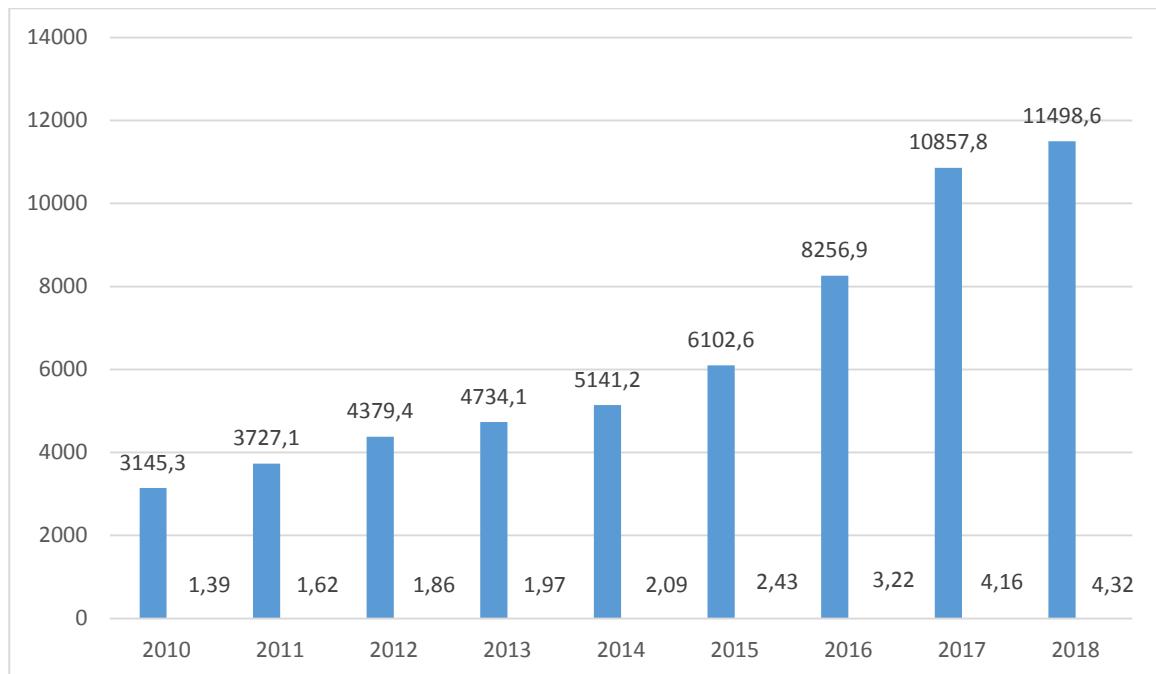


Рис. 3. Динамика объема и на душу населения промышленной продукции СО за 2010-2018 гг. (млн. сомони в ценах 2018 года)

Значительный износ основных фондов в промышленности представляет угрозу промышленной безопасности регионов РТ. С одной стороны, изношенное оборудование не позволяет проводить модернизацию экономики, препятствует ее инновационному развитию. С другой стороны, высокая степень износа основных фондов делает более вероятными аварии и техногенные катастрофы, частота которых в последнее время существенно возросла и негативно сказывается на качестве выпускаемой продукции.

Таблица 1 – Динамика степени износа основных фондов по видам экономической деятельности в СО

Основные фонды по видам экономической деятельности	Степень износа, %		
	2015	2016	2017
Основные фонды, всего:	50,1	49,6	46,6
- сельское хозяйство, охота, и лесное хозяйство	38,7	37,7	40,7
- добыча полезных ископаемых	44,3	46,8	55,0
- обрабатывающие производства	44,2	43,8	43,4
- производство и распределение электроэнергии, газа и воды	53,6	52,8	21,0
- строительство	48,6	46,0	41,6
- оптовая и розничная торговля,			

Основные фонды по видам экономической деятельности	Степень износа, %		
	2015	2016	2017
ремонт автотранспортных средств, мотоциклов, бытовых изделий и предметов личного пользования	64,7	65,4	68,3
- транспорт и связь	36,0	36,5	41,9

Источник: Статистический ежегодник Согдийской области 2018 // Главное управление Агентства по статистике при Президенте РТ – 2018. – С.189

Согласно данным национального банка РТ для целей учета и таможенных платежей установил на 31.12.2018 официальные курс доллара США к сомони РТ – 9,4296 сомони к 1 доллару. Согласно данным статистики объем импорта промышленных товаров в Согдийскую область в 2018 году составило 296243,4 тыс. долл. – данный показатели в национальной валюте составил 2793,4 млн. сомони. Объем промышленной продукции Согдийской области составил 11498,6 млн. сомони [2].

Объем импорта промышленных товаров в структуре промышленной продукции составляет 24,2 %. Е. С. Митяков [3³] в своей работе предлагает пороговый уровень данного показателя на отметке в 20 %.

В СО функционируют 63475 ед. сельхозпредприятий, что составляет 38,5 % общего количества по республике (164632 ед.)⁴. В экономике региона эффективно функционируют хозяйствующие субъекты различных форм, в которых занята основная часть активного населения.

По интегральному индексу глобальной конкурентоспособности в 2019 г. РТ занимал 104 место из 141 стран,⁵ охваченных Всемирным экономическим форумом, что доказывает необеспеченность страны продовольствием.

Анализ перевозки грузов автомобильным транспортом в региональном разрезе показал, что лишь СО показала отрицательную динамику, 2019 год

³ Митяков Е. С. Развитие методологии и инструментов мониторинга экономической безопасности регионов России //Нижний Новгород. – 2018. – С. 360.

⁴ Статистический ежегодник Согдийской области 2018 // Главное управление Агентства по статистике при Президенте РТ – 2018. – С.189

⁵ Рейтинг стран мира по индексу глобальной конкурентоспособности. Электронный ресурс: <https://gtmarket.ru/ratings/global-competitiveness-index>. Дата обращения: 29.09.2020.

автомобильным транспортом в Согдийской области перевезено 22487,2 тонн грузов, что составляет 28,2 % от общего количества перевезенных грузов по РТ.

Таблица 2 - 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.

Положительная динамика перевозки грузов автомобильным транспортом наблюдается в РРП (+46,3%), Хатлонской области (+34%) и ГБАО (+27,2%).

Формирование единой ТС и развитие экспорта транспортных услуг путем интеграции ТС региона в мировую ТС на основе международных транспортных коридоров обеспечит интенсификацию процессов региональной экономической интеграции, продвижение национальных товаров и услуг на мировые рынки, удовлетворение потребностей экономики и общества в качественных и конкурентоспособных транспортных услугах.

Объем валовой продукции сельского хозяйства во всех категориях хозяйств региона в 2017 году составил 7116,4 млн. сомони (в сопоставимых ценах). По сравнению с 2016 годом он увеличился на 7,0%, в том числе объем производства сельскохозяйственных культур составил 5321,3 млн. сомони. А объем продукции животноводства составляет 1795,1 млн. сомони, что на 2,9% больше, чем в 2016 году.

ТС СО долгие годы развивается бессистемно, следствием чего является ее дискретность и рассогласованность составляющих элементов [7].

В этих условиях, особое значение уделяется изучению современного состояния инфраструктуры транспорта и рынка логистических услуг в РТ. По данным Всемирного банка на 2018 г., Республика РТ по уровню развития логистики находится на 134-м месте среди 160 стран.

Развитие ТС целью обеспечение ЭБР выражается в:

- вовлеченности различных регионов в ТС страны;
- доступности природных ресурсов и производственных мощностей;
- пространственном развитии страны.

Государство в свою очередь должно влиять на развитие ТС посредством осуществления инвестиций в инфраструктуру, создания благоприятных условий для привлечения частных инвестиций, развития общественного транспорта, а также управления транспортными потоками.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Миронова, О. А. Национальная и экономическая безопасность России / О. А. Миронова // Ученые записки Института управления, бизнеса и права. Серия: Экономика. – 2013. – № 3. – С. 251-261.
2. Статистический ежегодник Согдийской области. - Худжанд: Главное управление Агентства по статистике при Президенте Республики Таджикистан в Согдийской области, 2019. – 340 с.
3. Митяков Е. С. Развитие методологии и инструментов мониторинга экономической безопасности регионов России //Нижний Новгород. – 2018. – С. 360.
4. Рейтинг стран мира по индексу глобальной конкурентоспособности. Электронный ресурс: <https://gtmarket.ru/ratings/global-competitiveness-index>. Дата обращения: 29.09.2020.
5. Прохожев А. А., Карманова И. А. Экономическая безопасность в системе национальной безопасности России // Вестник Самарского государственного аэрокосмического университета им. академика СП Королёва (национального исследовательского университета). – 2004. – №. 2.
6. Бельков, О. А. Понятийно-категориальный аппарат концепции национальной безопасности / О. А. Бельков // Безопасность. – 1994. – № 3. – С. 91-94.
7. Тохиров Т. И. Оценка экономической безопасности автотранспортной системы региона //Социально-экономические явления и процессы. – 2013. – №. 10 (056).
8. Авезов А. Х., Урунов А. А., Зоидов З. К. Энергетическая безопасность как системообразующий фактор развития национальной экономики Таджикистана //Проблемы рыночной экономики. – 2020. – №. 3. – С. 72-83.
9. Авезов А. Х., Расулова Х. А. Механизм модернизации отраслевой структуры экономики региона в контексте устойчивого развития //Ars Administrandi. – 2019. – Т. 11. – №. 3.