

УДК 339.9

АНАЛИЗ СОСТОЯНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ АВТОТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ РЕГИОНА

Т.И. Тохиров

Таджикский технический университет им. академика М.С. Осими
E-mail: tohirov.82@mail.ru

Представлен анализ состояния экономической безопасности автотранспортной системы Республики Таджикистан, приведена динамика изменения удельного веса различных видов транспорта при перевозке грузов и пассажиров.

Ключевые слова: экономическая безопасность, автотранспортная система, грузооборот, пассажирооборот, объем перевозок, угрозы экономической безопасности.

ANALYSIS OF STATE OF ECONOMIC SAFETY OF MOTOR TRANSPORT SYSTEM OF REGION

T.I. Tokhirov

Polytechnic Institute of Tajik Technical University named after M. Osimi
E-mail: tohirov.82@mail.ru

The analysis of state of economic safety of motor transport system of the Republic of Tadjikistan is presented; the dynamics of share of different means of transport during transportation of cargo and passengers is formulated.

Key words: economic safety, motor transport system, cargo turnover, passenger turnover, traffic volume, economic safety threats.

Транспорт Таджикистана является неотъемлемой частью национальной экономики и играет важнейшую роль, обеспечивая как внутренние перевозки, так и транспортировку экспорта и импорта продукции. Географическое положение Таджикистана в принципе позволяет ему стать транспортным мостом между странами Восточной и Юго-Восточной Азии и государствами Центральной Азии, СНГ и Юго-Западной Азии. Общая протяженность автомобильных дорог в стране составляет 30 563 км [5].

Транспортный комплекс Республики Таджикистан включает в себя следующие виды транспорта: железнодорожный, автомобильный, авиационный, трубопроводный.

Анализ динамики и структуры основных показателей перевозки грузов в Республике Таджикистан в 2006–2011 гг. показал, что наибольшее количество грузов перевозится автомобильным транспортом. В Республике Таджикистан на рынке транспортных услуг предприятия многочисленны, в основном они небольшие по размерам и территориально разбросаны, при этом производительность транспортного средства очень низка. Одной из особенностей транспортного комплекса республики является условие опережения темпов его развития потребности в перевозке грузов и пассажиров. Следует отметить также, что резервы транспорта считаются самыми целесообразными видами резервов, так как отсутствие возможностей пе-

ремещения грузов и пассажиров является сдерживающим фактором в развитии экономики [5].

Одним из экономических критериев оценки экономической безопасности автотранспортной системы являются объем оказанных услуг, их стоимость и затраты на перевозку. Развитие транспортного комплекса Республики Таджикистан прямо пропорционально развитию экономики в целом, о чем свидетельствует показатель валового внутреннего продукта, а одной из основных причин неустойчивой стоимости транспортных услуг является ее зависимость от цены на топливо. В 2011 г. на развитие транспорта и связи в республике было использовано 710,9 млн сомон инвестиций в основной капитал. Тарифы на грузоперевозки складывались под воздействием конъюнктуры рынка и государственного регулирования. В 2011 г. по сравнению с 2010 г. тарифы на грузовые перевозки в среднем возросли на 21,7 %. Тарифы на пассажирские перевозки общегородским автомобильным транспортом возросли на 11,1 %, автобусным транспортом в междугородном сообщении – на 14,2 % [5].

Производственную деятельность автомобильного транспорта Республики Таджикистан можно охарактеризовать следующим образом.

В 2006 г. парк подвижного состава на предприятиях автотранспорта (включая индивидуальный автотранспорт) насчитывал 234,2 тыс. транспортных единиц, что на 11,9 % больше, чем в 2005 г. Удельный вес государственного автотранспорта в 2006 г. составил 14,4 %, 47,7 % находится в технически исправном состоянии. В общем в автопарке республики личный транспорт занимает 85,6 %, транспорт автотранспортных предприятий 8,7 % [5], остальной парк находится в нетранспортных организациях. Динамика наличия автотранспорта по формам собственности выглядит следующим образом (табл. 1).

Таблица 1

Динамика наличия подвижного состава автомобильного транспорта по формам собственности в Республике Таджикистан за 2003–2006 гг. (единиц)*

| | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2006 г. в % к 2005 г. |
|--------------------|--------|--------|--------|--------|-----------------------|
| Весь автотранспорт | 191524 | 200339 | 209204 | 234189 | 111,9 |
| В том числе: | | | | | |
| государственный | 41088 | 37730 | 34751 | 33626 | 96,8 |
| индивидуальный | 150436 | 162609 | 174453 | 200563 | 114,9 |

* Разработано по [4].

В общем числе автомобильного парка республики грузовые автомобили составляют 17,1 %; автобусы и микроавтобусы – 7,0; легковые автомобили – 74,1; специальные и прочие автомобили – 1,8 %. Число транспортных средств в личной собственности увеличилось на 26,1 тыс. единиц, причем число автобусов и легковых машин в личной собственности граждан увеличилось соответственно на 0,9 и 23,3 тыс. единиц [4].

В табл. 2 представлено число транспортных средств, реализованных в личную собственность.

Таблица 2

**Число транспортных средств, реализованных в личную собственность
в Республике Таджикистан за 2001–2006 гг.***

| | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2006 г. в % к 2001 г. |
|--------------------------|------|------|------|------|------|------|--------------------------|
| Всего выкуплено, единиц | 1964 | 737 | 2743 | 999 | 1321 | 1423 | 72,45 |
| Грузовые | 1225 | 257 | 2177 | 692 | 971 | 1132 | 92,4 |
| Автобусы и микроавтобусы | 228 | 159 | 159 | 89 | 117 | 131 | 57,46 |
| Легковые | 396 | 212 | 220 | 201 | 214 | 247 | 62,37 |
| Специальные | 115 | 109 | 18 | 17 | 19 | 48 | 41,74 |

* Рассчитано по [4].

По данным Госкомстата Республики Таджикистан, в личной собственности граждан находится 22,7 тыс. грузовых машин, или 55,5 % всего имеющегося грузового автопарка республики [5].

В табл. 3 и 4 представлены динамика изменения объема перевозки грузов различными видами транспорта и их удельный вес.

Таблица 3

**Динамика изменения объема перевозки грузов различными видами транспорта
в Республике Таджикистан за 2006–2011 гг. (тыс. т)***

| | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2011 г. в % к 2006 г. | 2011 г. в % к 2010 г. |
|------------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|-----------------------------|-----------------------------|
| Весь транспорт | 39541,7 | 44997,5 | 47732,3 | 56862,8 | 59327,4 | 61656,6 | 155,9 | 103,9 |
| В том числе: | | | | | | | | |
| Автотранспорт предпринимателей | 16849,1 | 19784,2 | 20579,1 | 27961,7 | 32206,9 | 33060,0 | 196,2 | 102,0 |
| Автотранспорт необщего пользования | 5445,5 | 9264,6 | 9415,8 | 9054,1 | 9168,0 | 10928,2 | 200,6 | 119,1 |
| Транспорт общего пользования | 16816,2 | 15373 | 16936,6 | 18910,0 | 17044,5 | 16467,5 | 97,9 | 96,6 |
| Из них: | | | | | | | | |
| Железнодорожный | 13934,8 | 14529,1 | 14544,2 | 14545,5 | 10445,6 | 9256,7 | 66,4 | 88,6 |
| Автомобильный | 2879,0 | 841,8 | 2390,2 | 4362,3 | 6596,7 | 7208,2 | 250,3 | 109,2 |
| Авиационный | 2,4 | 2,1 | 2,5 | 2,2 | 2,2 | 2,6 | 108,3 | 118,1 |
| Международный транспорт | 430,9 | 575,7 | 800,5 | 937,0 | 908,0 | 1200,9 | 278,6 | 132,2 |

* Табл. 3–8 рассчитаны автором на основе [5].

Таблица 4

**Динамика изменения удельного веса различных видов транспорта при перевозке
грузов в Республике Таджикистан за 2006–2011 гг. (уд. вес в %)**

| | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
|------------------------------------|-------|------|------|------|------|------|
| Весь транспорт | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| Автотранспорт предпринимателей | 42,61 | 44,0 | 43,1 | 49,2 | 54,3 | 53,6 |
| Автотранспорт необщего пользования | 13,8 | 20,6 | 19,7 | 15,9 | 15,5 | 17,7 |
| Железнодорожный | 35,3 | 32,3 | 30,5 | 25,6 | 17,6 | 15,0 |
| Автомобильный общего пользования | 7,2 | 1,8 | 5 | 7,7 | 11,1 | 11,7 |
| Авиационный | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Международный транспорт | 1,1 | 1,3 | 1,7 | 1,6 | 1,5 | 2,0 |

Как видно из табл. 3 и 4, за рассматриваемый период наблюдается увеличение объема перевозок грузов всеми видами транспорта на 55,9 %. При этом наибольший прирост имеет автотранспорт предпринимателей 96,2 %. В целом наблюдается увеличение этого показателя на авиационном транспорте на 8,3 % и уменьшение этих показателей на железнодорожном транспорте на 43,6 % [5].

В последние годы улучшается позиция международного транспорта и частных автотранспортных предприятий. Увеличение объемов перевозки частных автотранспортных предприятий связано с увеличением количества индивидуальных грузовых автотранспортных средств. Так, по сравнению с 2004 г. грузовые автотранспортные средства увеличились на 2080 единиц [4].

Другая причина увеличения объемов перевозок – это реализация индивидуального грузового автотранспорта, работа которого оценивается в ходе выборочного статистического обследования.

Грузооборот всех видов транспорта в 2011 г. составил 5508,8 млн т·км или 111,1 % к 2010 г. (табл. 5).

Таблица 5

**Динамика изменения грузооборота различными видами транспорта
в Республике Таджикистан за 2006–2011 гг. (млн т·км)**

| | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2011 г. в % к 2010 г. |
|------------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-----------------------------|
| Грузооборот, всего: | 3034,2 | 3863,8 | 4152,9 | 5012,9 | 4957,6 | 5508,8 | 111,1 |
| В том числе: | | | | | | | |
| Автотранспорт предпринимателей | 908,2 | 1248,3 | 1265,4 | 1820,5 | 2188,5 | 2099,5 | 95,9 |
| Автотранспорт необщего пользования | 159,4 | 366,5 | 216,7 | 259,6 | 269,2 | 468,7 | 174,1 |
| Железнодорожный | 1220,1 | 1274,4 | 1281,5 | 1282,1 | 808,4 | 702,9 | 86,9 |
| Автомобильный | 50,1 | 19,9 | 63,2 | 100,1 | 188,0 | 249,3 | 132,6 |
| Авиационный | 5,2 | 4,8 | 5,1 | 5,6 | 5,3 | 6,4 | 120,7 |
| Международный транспорт | 691,2 | 949,9 | 1321,0 | 1545,0 | 1498,2 | 1982,0 | 132,2 |

Из табл. видно, что увеличение общего грузооборота в основном происходит за счет автомобильного транспорта, автотранспорта необщего пользования, авиационного и международного транспорта. Динамика изменения объема и удельного веса различных видов транспорта при перевозке пассажиров в Республике Таджикистан за 2006–2011 гг. представлена в табл. 6 и 7.

Установлено, что за рассматриваемый период в целом объем перевозки пассажиров возрос на 30,5 %, при этом наибольший прирост перевозок наблюдается автобусами (в 2,15 раза) и авиационным транспортом (в 2 раза). Также увеличение этого показателя имеет автотранспорт предпринимателей (на 9,1 %). В данном сегменте свои позиции теряют международный, таксомоторный, электрический и железнодорожный транспорт [5].

Пассажиरोоборот автомобильного транспорта в 2011 г. составил 9447,7 млн пасс. км, что на 4,55 % больше показателя 2010 г. [5] (табл. 8).

Таблица 6

Динамика изменения объема перевозки пассажиров различными видами транспорта в Республике Таджикистан за 2006–2011 гг. (млн пасс.)

| | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2011 г. в % к 2006 г. | 2011 г. в % к 2010 г. |
|---|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-----------------------------|-----------------------------|
| Объем перевозок: | 415,4 | 429,2 | 455,0 | 514,6 | 539,5 | 542,3 | 130,5 | 100,5 |
| Автотранспорт предпринимателей и частных автотранспортных предприятий | 282,5 | 292,6 | 365,1 | 365,3 | 386,3 | 308,1 | 109,1 | 79,7 |
| Автотранспорт необщего пользования | 31,2 | 34,3 | 19,5 | 52,8 | 27,9 | 58,0 | 185,8 | 207,8 |
| Автобусный | 75,8 | 78,3 | 58,1 | 84,7 | 112,0 | 163,0 | 215,0 | 145,5 |
| Таксомоторный | 1,8 | 1,3 | 0,3 | 0,1 | 0,6 | 1,4 | 77,7 | 233,3 |
| Электрический | 22,6 | 21,0 | 10,1 | 9,9 | 10,9 | 10,2 | 45,1 | 93,5 |
| Железнодорожный | 0,7 | 0,8 | 0,8 | 0,7 | 0,6 | 0,6 | 85,7 | 100,0 |
| Авиационный | 0,4 | 0,6 | 0,7 | 0,7 | 0,8 | 0,8 | 200,0 | 100,0 |
| Международный транспорт | 0,3 | 0,3 | 0,4 | 0,4 | 0,4 | 0,2 | 66,6 | 50,0 |

Таблица 7

Динамика изменения удельного веса различных видов транспорта при перевозке пассажиров в Республике Таджикистан за 2006–2011 гг. (уд. вес в %)

| | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
|---|-------|-------|------|------|------|------|
| Перевозка всеми видами транспорта | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| Автотранспорт предпринимателей и частных автотранспортных предприятий | 68,0 | 68,1 | 80,2 | 70,9 | 71,6 | 56,8 |
| Автотранспорт необщего пользования | 7,51 | 7,99 | 4,28 | 10,2 | 5,1 | 10,6 |
| Автобусный | 18,24 | 18,37 | 12,7 | 16,4 | 20,7 | 30,0 |
| Таксомоторный | 0,43 | 0,3 | 0,06 | 0,01 | 0,11 | 0,25 |
| Электрический | 5,44 | 4,89 | 2,2 | 1,9 | 2,0 | 1,8 |
| Железнодорожный | 0,16 | 0,18 | 0,17 | 0,13 | 0,11 | 0,11 |
| Авиационный | 0,09 | 0,13 | 0,15 | 0,13 | 0,14 | 0,14 |
| Международный транспорт | 0,07 | 0,06 | 0,08 | 0,07 | 0,07 | 0,03 |

Таблица 8

Динамика изменения пассажирооборота различных видов транспорта в Республике Таджикистан за 2006–2011 гг. (млн пасс. км)

| | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2011 г. в % к 2010 г. |
|---|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------------------------|
| Пассажирооборот | 6526,3 | 7187,3 | 8071,7 | 8590,5 | 9036,1 | 9447,7 | 104,55 |
| Автотранспорт предпринимателей и частных автотранспортных предприятий | 4292,4 | 4381,1 | 5289,9 | 5072,0 | 5259,6 | 3671,8 | 69,8 |
| Автотранспорт необщего пользования | 283,0 | 438,7 | 285,1 | 668,2 | 433,5 | 759,1 | 175,1 |
| Автобусный | 515,3 | 525,4 | 298,0 | 487,4 | 698,4 | 2414,2 | 345,6 |
| Таксомоторный | 16,6 | 12,0 | 1,9 | 1,0 | 8,8 | 22,0 | 250 |
| Электрический | 100,7 | 94,7 | 47,6 | 46,5 | 50,9 | 48,5 | 95,2 |
| Железнодорожный | 49,6 | 53,0 | 57,0 | 45,3 | 32,8 | 31,5 | 96 |
| Авиационный | 809,1 | 1158,6 | 1500,0 | 1645,3 | 1914,6 | 2148,0 | 112,1 |
| Международный транспорт | 459,6 | 523,8 | 592,2 | 624,8 | 637,5 | 352,6 | 55,3 |

Как видно из табл. 8, пассажирооборот различными видами транспорта незначительно увеличился. В основном увеличение этого показателя происходило за счет автотранспорта необщего пользования, автобусного, таксомоторного и авиационного транспорта.

Динамика объема перевозки пассажиров и грузов всеми видами транспорта в Республике Таджикистан за 2006–2011 гг. представлена на рис. 1 и 2.

Объем перевозки пассажиров и пассажирооборот автомобильного транспорта зависит от подвижности населения, а также от дорожно-климатических условий. Таджикистан является горной страной, и в зимний период закрываются автодорожные перевалы в горных районах республики. Это отрицательно влияет на рост объемных показателей.

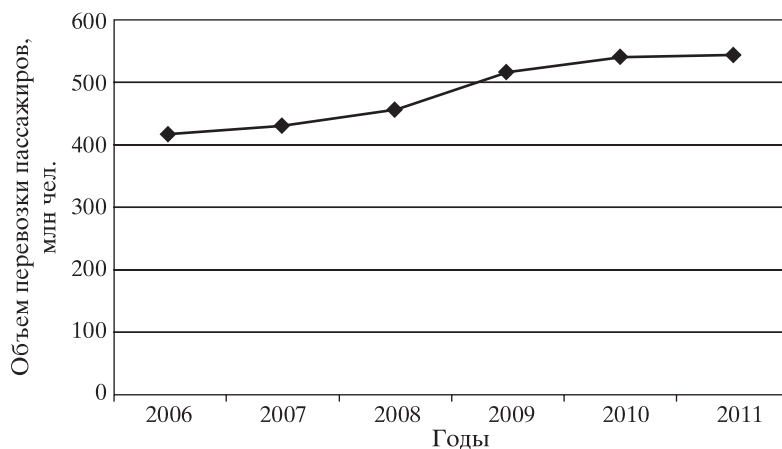


Рис. 1. Динамика объема перевозки пассажиров всеми видами транспорта Республики Таджикистан за 2006–2011 гг.

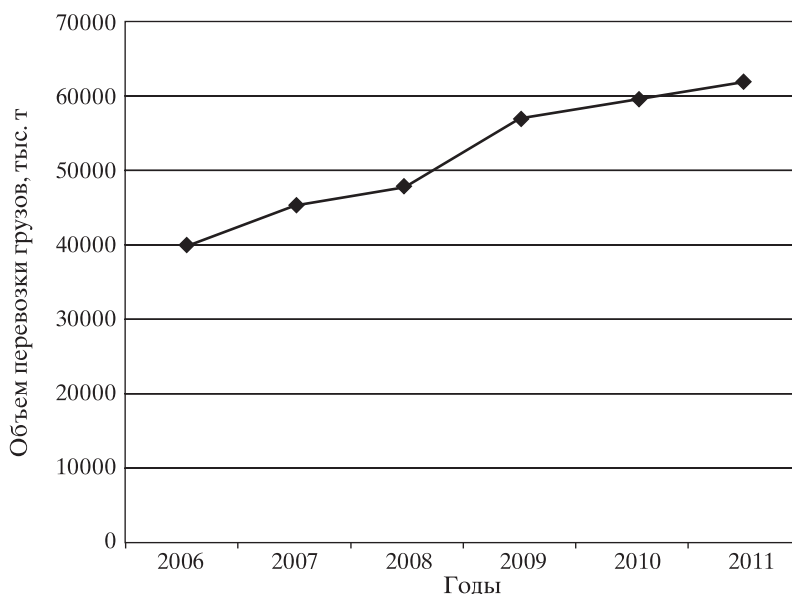


Рис. 2. Динамика объема перевозки грузов всеми видами транспорта Республики Таджикистан за 2006–2011 гг.

Анализ транспортного комплекса Республики Таджикистан показал, что автомобильный транспорт в экономике страны играет большую роль, являясь главным элементом производственной инфраструктуры.

Обеспечение экономической безопасности автотранспортной системы региона представляет собой сложную многоцелевую систему, содержание и структура которой зависят от финансово-экономического состояния ее элементов, воздействие на нее внутренних факторов, окружающей ее среды, определяемые конкретно для каждого элемента автотранспортной системы. Экономическая безопасность автотранспортной системы (экономическая безопасность отдельных ее элементов) может быть обеспечена только в том случае, если будет определена и построена логическая схема своевременного обнаружения и ликвидация возможных опасностей и угроз [1–3].

Об экономической безопасности речь чаще всего заходит тогда, когда нависает угроза в качестве потенциальной опасности, которую можно ослабить или предотвратить. Это обусловлено тем, что в условиях рыночных отношений каждый хозяйствующий субъект действует на свой страх и риск, применяет механизмы, которые способны информировать о возможных негативных последствиях, об угрозах экономическим интересам, хозяйственным решениям, планам и замыслам задолго до возникновения реальных угроз.

В условиях рыночных отношений, характеризующихся свободным обменом незанятых в производстве и потреблении экономических благ, безопасность является признаком экономического поведения хозяйствующих субъектов, которые призваны самостоятельно защищать свои экономические интересы, оберегать и сохранять условия собственной деятельности. В этом контексте экономическая безопасность входит в понятие автотранспортной системы и рассматривается в качестве поведенческого детерминанта экономических отношений по поводу защиты воспроизводственного (транспортного) процесса.

Автотранспортная система и ее элементы представляют собой организационно-экономическую структуру субъекта рыночных отношений, определяют деловую активность экономической деятельности. Автотранспортная система включает в качестве составной части особую форму управления, содержание которой заключается в координации действий отдельных элементов в целях достижения взаимного соответствия частей целого. Автотранспортная система может быть представлена в виде транспортного комплекса Республики Таджикистан, в которой доминирующее место занимает автомобильный транспорт. Составные части системы тесно взаимосвязаны между собой, а координация их деятельности осуществляется посредством управленческих решений и механизмов. Координация действий внутри автотранспортной системы осуществляется административной структурой управления. В то же время когерентная форма координации экономической деятельности работников внутри каждого отдельного элемента автотранспортной системы отличается от рыночных механизмов.

В автотранспортной системе взаимоотношение индивидов координируется когерентными правилами, а цены играют вспомогательную роль, в то время как на рынке роль цен в координации экономической деятельности является основной, а правилам отводится второстепенное значение.

Литература

1. *Богомолов В.А.* Экономическая безопасность: учеб. пособие для вузов. М.: ЮНИТИ, 2006. 303 с.
2. *Гурнак В.Н.* Транспортный комплекс региона. М.: Знание, 1985. 64 с.
3. *Глинский В.В., Серга Л.К.* Статистика XXI века. Вектор развития // Вестник НГУЭУ. 2011. № 1. С. 108–118.
4. Таджикистан: 15 лет государственной независимости. Статистический сборник. Официальное издание. Душанбе, 2006. 329 с.
5. Таджикистан в цифрах 2012. Статистический сборник. Душанбе, 2012. С. 189.

Bibliography

1. *Bogomolov V.A.* Jekonomicheskaja bezopasnost': uchebnoe posobie dlja vuzov. M.: JuNITI, 2006. 303 p.
2. *Gurnak V.N.* Transportnyj kompleks regiona. M.: Znanie, 1985. 64 s.
3. *Glinskij V.V., Serga L.K.* Statistika XXI veka. Vektor razvitija // Vestnik NGUJeU. 2011. № 1. P. 108–118.
4. Tadzhiqistan: 15 let gosudarstvennoj nezavisimosti. Statisticheskij sbornik. Oficial'noe izdanie. Dushanbe, 2006. 329 p.
5. Tadzhiqistan v cifrah 2012. Statisticheskij sbornik. Dushanbe, 2012. P. 189.