

DOI: 10.37791/1993-7598-2020-14-1-97-105

Тоширов Т. И., старший преподаватель кафедры автомобилей и управления на транспорте Политехнического института Таджикского технического университета имени академика М. С. Осими, Республика Таджикистан, Согдийская область, г. Худжанд, tohirov.82@mail.ru, Scopus Author ID: 00000000000; ORCID: 0000-0002-4914-8896, УДК 338.47:656(575.3), ББК 65.37(5Тад)

Управление экономической безопасностью автотранспортной системы региона

В статье рассматривается ряд методологических положений анализа процесса управления экономической безопасностью автотранспортной системы региона в сфере реализации транспортно-экономических интересов. Отмечается, что противоречия экономических интересов создают не только предпосылки для возникновения угроз жизненно важным экономическим интересам субъектов хозяйствования автомобильного транспорта на региональном уровне, но и особенности формирования системы управления в данной сфере. Соответственно, должна создаваться система субъектов и объектов управления, определяться совокупность методов управленческого воздействия.

Целью данного исследования является решение научной проблемы, которая заключается в разработке нового подхода к управлению экономической безопасностью автотранспортной системы региона. Цель управления экономической безопасностью автотранспортной системы региона — своевременное выявление и предотвращение внешних и внутренних опасностей и угроз, обеспечение бесперебойного функционирования и выполнение всех поставленных перед ним задач народнохозяйственного значения. Уровень экономической безопасности автотранспортной системы региона зависит от эффективности системы управления экономической безопасностью.

Предметом данного исследования выступают методы и инструменты управления экономической безопасностью автотранспортной системы региона, совершенствование которых позволит обеспечить необходимый уровень экономической безопасности.

Особое место отводится методам экономического регулирования отношений. Организационно-правовой формой реализации управленческих решений на автомобильном транспорте следует рассматривать принципы обеспечения экономической безопасности, которая должна разрабатываться как для регионального уровня, так и для каждого элемента автотранспортной системы. Теоретические положения по организации управления конкретизируются применительно к автотранспортной системе Согдийской области Республики Таджикистан.

Полученные модели позволяют повысить качество оценки текущего состояния автотранспортной системы и функционирование системы управления экономической безопасностью, в рамках которой предусмотрено воплощение мер по обеспечению экономической безопасности, опирающихся на соблюдение ряда важнейших принципов.

Эффективное функционирование автомобильного транспорта влияет на успешное экономическое развитие региона. Отсутствие необходимого внимания проблеме экономической безопасности может негативно отразиться как на финансовой стабильности отдельного предприятия, так и на всей автотранспортной системе региона. Формирование системы и механизма управления экономической безопасностью автотранспортной системой региона — многоступенчатая задача. Автотранспортная система региона формируют единую цепочку доставки грузов, но при этом сильно различаются структурой активов, регулированием деятельности со стороны государства, рисками. Экономическая безопасность

обеспечивается за счет оперативного контроля фактических показателей функционирования автотранспортной системы. Подходы к управлению экономической безопасностью автотранспортной системой региона должны учитывать ее специфику: в первую очередь, это отрасль сферы услуг, во-вторых, системы, оказывающие эти услуги различны. Различия влияют на выбор стратегии и механизм оценки уровня экономической безопасности.

Ключевые слова: экономическая безопасность, автотранспортная система региона, оценка уровня экономической безопасности, транспортное предприятие, стратегия экономической безопасности, автомобильный транспорт, грузовые перевозки, пассажирские перевозки

Введение

Предоставление транспортных услуг — один из самых важных видов человеческой деятельности в мире, он незаменим в экономике и играет важную роль в пространственных отношениях между географическими точками. Транспорт создает связи между регионами и бизнесом, между людьми и остальным миром, это многоуровневая услуга, которая затрагивает многие аспекты нашей жизни. Транспорт облегчает передвижение людей, которые хотят получить доступ к медицинским, образовательным, культурным и художественным мероприятиям. Транспортные системы формируют города, регионы, способствуя мобильности людей, оказывают влияние на общество. Правительства играют важную роль в транспорте в качестве инвесторов, политиков и действующих лиц. Политическая роль транспорта неоспорима, соответствие в потребности в транспорте экономическим требованиям оказывает влияние на территориальное единство стран.

Эволюция транспорта (развитие и совершенствование) всегда была связана с развитием экономической деятельности и созданием прямых и косвенных рабочих мест. Транспорт также является экономическим фактором при производстве товаров и услуг. Он добавляет стоимость товарам и услугам, способствует крупномасштабному производству, влияет на стоимость земли и поддерживает экономическую специализацию регионов. Транспорт является как фактором, так и отражением экономической деятельности.

Социальный прогресс улучшает условия жизни людей путем изменений в социальной и технологической организации. Это явление выступает в качестве экономического базиса общества. С этой точки зрения автотранспортная система с течением времени под воздействием внутренних и внешних факторов эволюционирует.

Автотранспортная система может быть определена как сочетание взаимосвязанных элементов, обеспечивающих заданную функцию при определенных условиях, концепция экономической безопасности предполагает отсутствие опасности или риска (угроз) функционирования. Функционирование автотранспортной системы региона — это достижение поставленной перед ней цели или выполнение возложенных на нее народно-хозяйственных задач. Автомобильный транспорт с позиции системы представляет собой структурную целостность взаимосвязанных элементов. Автотранспортная система может считаться безопасной по отношению к ожидаемым результатам. В этих условиях уровень экономической безопасности автотранспортной системы может быть определен следующим образом: для данного набора нежелательных событий уровень экономической безопасности автотранспортной системы региона определяется вероятностью того, что эти события происходят в течение определенного периода времени.

Данный вывод коррелирует с наблюдаемыми различиями в уровнях сложности транспортных систем мира и общем уровне их развития: как правило, в экономически развитых странах транспортные системы

более масштабные и сложные, чем в странах развивающихся.

Обзор литературы и источников

Обзор литературных источников о теории транспортных систем [1] и развития транспортной инфраструктуры [2] показал, что связь между сложностью транспортной системы и степень ее устойчивости воздействию различных негативных факторов является неразрывной.

Устойчивость функционирования автотранспортной системы региона снижается с усложнением самой системы, несмотря на тенденции к самоорганизации и адаптации. С развитием автотранспортной системы все более усложняется ее структура, вопросы обеспечения экономической безопасности приобретают все большее значение.

Динамический анализ развития автотранспортной системы Согдийской области Республики Таджикистан свидетельствует о том, что она развивается неравномерно, наблюдаются существенные изменения ее базовых подсистем, элементов и связей по трем направлениям: технологическому, социально-экономическому, управленческому.

Технологические изменения связаны с использованием прогрессивных аналогов подвижного состава, систем навигации, планирования и организации перевозочной деятельности.

Социально-экономические изменения связаны с планом перевода экономики страны из аграрно-индустриальной в индустриально-аграрную¹.

Управленческие преобразования обусловлены переходом от командно-административной модели управления к рыночной.

Неустойчивость современной экономики многих стран, мировые экономические кризисы негативно влияют на функционирова-

ние транспортных систем, в этих условиях риск ошибок и их цена существенно возрастают, приводят к катастрофическим последствиям. Для снижения негативного влияния этих ошибок автотранспортная система должна иметь определенные резервы.

Предлагаемая модель управления экономической безопасностью автотранспортной системы региона

Разрабатывая стратегию развития автотранспортной системы региона и принимая управленческие решения, особое внимание нужно уделять не избеганию риска, а предвидеть его возникновение, и согласно этому предпринимать защитные меры.

Концепция риска лежит в основе вопросов безопасности, подходов и методов. Значение этого термина со временем менялось, каждый раз ставя под сомнение ранее рассмотренные вопросы, подходы или методы. Понимание этой эволюции имеет основополагающее значение, особенно для того, чтобы оценить экономическую безопасность автотранспортной системы региона. В настоящее время многие различия во мнениях по этим вопросам, подходам или методам являются результатом различий в толковании термина «риск». Риском является вероятность того, что действие или бездействия приведут к потере или нежелательному событию. Понятие подразумевает, что выбор влияет на результат, также потенциальные потери также можно назвать рисками. Хотя функционирование каждого элемента автотранспортной системы связано с определенным риском, у некоторых из них процент риска выше.

Для эффективного управления автотранспортной системой региона важно наличие актуальных научно-методологических подходов к оценке ее экономической безопасности. Текущее состояние экономики и регулярно возникающие экономические кризисы определяют особую актуальность разработка приемов оценки угроз и механизмов повышения экономической безопасности

¹ Послание Президента Республики Таджикистан Маджлиси Оли Республики Таджикистан. 26.12.2018 12:21, город Душанбе. <http://www.president.tj/ru/node/19089> дата обращения 8.10.2019.

транспорта. Изучение публикаций, посвященных обеспечению экономической безопасности транспорта, дает возможность нам утверждать, что в большинстве материалов отсутствует единый подход к определению сущности экономической безопасности.

Несмотря на наличие большого количества научных трудов, посвященных вопросам разработки и развития теории и методологии управления экономической безопасностью, необходимость дальнейших исследований в этой сфере продиктована постоянно меняющимися экономическими условиями и параметрами внешней и внутренней среды транспорта. Автотранспортная система должна быть незаменимым и одним из важнейших элементов экономической и инновационной политики региона, учитывая, что на протяжении всей истории своего развития транспорт является одной из наиболее наукоемких отраслей экономики. Разработка и внедрение научно-технических достижений, которые позволили бы вывести автотранспортную систему региона на качественно новый уровень инновационного развития, является первостепенной задачей.

Экономическая безопасность транспорта рассматривается в исследованиях с различных точек зрения. Первоначально понятие экономической безопасности толковалось как обеспечение условий сохранения коммерческой тайны и других секретов хозяйствующего субъекта. Несколько позже возобладал другой подход к трактовке этого понятия.

Эффективное функционирование любой автотранспортной системы в современных экономических условиях хозяйствования невозможно без анализа внутренних и внешних угроз и рисков его экономической безопасности и разработки механизма их нивелирования. Это связано с тем, что хозяйственная деятельность подвержена воздействию множества факторов, которые необходимо идентифицировать, систематизировать и принимать во внимание при проведении оценки экономической безопасности. В этой связи актуальным становится исследова-

ние рисков и угроз экономической безопасности автотранспортной системы региона. При анализе экономической безопасности чаще всего рассматривается только микроуровень, где исследуется преимущественно финансовая составляющая деятельности отдельно взятых хозяйствующих субъектов автотранспортной системы. Факторы хозяйствования макро- и мезоуровней не подвергаются количественной оценке. В сложившихся условиях важной задачей, стоящей перед субъектами управления, является выявление и оценка всего комплекса рисков и угроз экономической безопасности с целью последующего нивелирования и учета при разработке стратегий устойчивого развития.

Полученные результаты

Управление экономической безопасностью автотранспортной системы региона направлено на устойчивое и эффективное функционирование в современных условиях и обеспечение высокого потенциала развития и роста под влиянием вызовов и угроз. Для выполнения этой задачи необходимо выделить основные группы угроз и выявить их влияние на экономическую безопасность автотранспортной системы региона. Согласно литературным источникам [4, 5, 6, 7, 8] угрозы экономической безопасности классифицируются по определенным признакам:

- место возникновения (внутренние и внешние);
- объект посягательства (имуществу, информации, технологиям и т. д.);
- природа возникновения (экономические, правовые, экологические, конкурентные и др.);
- величина потерь или ущерба, к которому могут привести (вызывающие трудности, значительные и катастрофические);
- степень вероятности (невероятные, маловероятные, вероятные, весьма вероятные, вполне вероятные);

- отдаленность во времени (близкие, далекие);
- информационные (влияет на принятие управленческих решений);
- кадровые (решение задач любого характера связано со знанием, обладателями, которых являются специалисты);
- финансовые (маневренность во всех сферах деятельности);
- технико-технологическое (решение задач в рамках технологического уклада).

Для эффективной работы механизма под названием экономическая безопасность, необходимо особое место отвести грамотному обеспечению, организации и его управлению. В свою очередь, для реализации выделенных функций должна быть создана система управления экономической безопасностью автотранспортной системы региона. Управление экономической безопасностью автомобильного транспорта на региональном уровне состоит из организационно-управленческих, режимных, технических, профилактических и пропагандистских мер, направленных на защиту интересов как от внешних, так и от внутренних угроз различного характера.

Основные сложности функционирования автотранспортной системы Согдийской области Республики Таджикистан:

- низкий уровень развития производственно-технической базы;
- низкий уровень организации технического обслуживания и текущего ремонта подвижного состава;
- низкий уровень развития маршрутной сети;
- низкий уровень организации перевозочной деятельности;
- несовершенство структуры парка подвижного состава;
- нерациональная схема размещения предприятий автомобильного транспорта;
- малоэффективные организационные структуры управления автотранспортных предприятий.

Субъектом управления экономической безопасностью автотранспортной системы региона выступают специалисты, осуществляющие обеспечение экономической безопасности в целом.

Объектом управления экономической безопасностью автотранспортной системы региона является функция экономической безопасности, источники ресурсов и отношения интересов и угроз, возникающие как между элементами автотранспортной системы и другими отраслями народного хозяйства, так и внутри каждого элемента автотранспортной системы региона.

Слаженная работа всех элементов автотранспортной системы региона находится в прямой зависимости от тесной работы, неразрывной связи и взаимодействия управления и обеспечения экономической безопасности.

Обеспечение экономической безопасности автотранспортной системы региона обусловлено следующими процессами:

1. Защита интересов каждого элемента автотранспортной системы региона.
2. Поддержка интересов хозяйствующих субъектов автотранспортной системы на макроуровне.
3. Управление эффективностью использования экономических ресурсов автотранспортной системы.
4. Управление эффективностью и безопасностью финансирования основных подсистем.
5. Обеспечение безопасности имущества хозяйствующих субъектов.
6. Обеспечение кадровой безопасности субъектов автотранспортной деятельности.
7. Управление эффективностью инвестиционной деятельности субъектов хозяйствования.
8. Защита от воздействия экологических угроз.
9. Обеспечение нормативно-правовой защиты экономических интересов всех элементов системы.

10. Организация защиты коммерческой тайны и др.

К управлению и обеспечению экономической безопасности функционирование автотранспортной системы региона в большинстве случаев относится принятие комплекса мер по обеспечению экономической безопасности. В данном случае необходимо учитывать тот фактор, что принятие универсальных мер по обеспечению экономической безопасности, подходящих для любого элемента автотранспортной системы региона, невозможно, поскольку каждый элемент уникален, так как имеет свои особенности функционирования, возможности, потенциал и ориентирован на определенную долю транспортного рынка.

Воплощение мер по обеспечению экономической безопасности автотранспортной системы региона должна опираться на важнейшие принципы:

- комплексности. Данный принцип призывает к обеспечению экономической безопасности во всех аспектах функционирования автотранспортной системы, а также в каждом отдельном структурном элементе системы, т. е. своеобразные правила по обеспечению, организации и управлению экономической безопасностью должны действовать во всех сферах системы;
- целеполагания. Означает, что вся работа по защите автотранспортной системы региона от угроз должна быть осуществлена в соответствии с поставленными целями системы. Методы обеспечения безопасности не могут быть противопоставлены основным целям системы;
- законности. Подразумевается, что все действия по организации, обеспечению и управлению безопасностью автотранспортной системы должны быть выполнены в рамках действующей нормативно-правовой базы Республики Таджикистан;
- активности. Означает быстрое реагирование на возникшие угрозы. Сюда же можно отнести и создание системы мер предупреждения;

- направленности. Все усилия по обеспечению экономической безопасности должны быть моментально приложены к возникшей угрозе. С этой целью ведется постоянный мониторинг за внутренней и внешней средой автотранспортной системы.

А также система безопасности элементов автотранспортной системы региона должна быть уникальной в каждом структурном элементе, самостоятельной, обособленной от других. Но ее обособленность относительна, так как все структурные элементы системы в какой-то степени взаимодействуют друг с другом.

Заключение

Цель управления экономической безопасностью автотранспортной системы региона — своевременное выявление и предотвращение внешних и внутренних опасностей и угроз, обеспечение бесперебойного функционирования и выполнение всех поставленных задач.

Управление экономической безопасностью автотранспортной системы региона требует решения следующих задач: прогнозирование, выявление, предупреждение, снижение воздействия опасностей и угроз, обеспечение защищенности деятельности каждого хозяйствующего субъекта системы, обеспечение кадровой безопасности, сохранение основных фондов, создание благотворительной конкурентной среды, ликвидация последствий нанесенного ущерба и др.

Особенностью и одновременно сложностью при управлении экономической безопасностью автотранспортной системы региона является тот факт, что ее функционирование и выполнение поставленных перед указанной системой народно-хозяйственных задач практически полностью зависит от человеческого фактора. Любой подход к управлению экономической безопасностью невозможен без четко выстроенной стратегии. Под стратегией экономической

безопасности автотранспортной системы региона понимается комплекс наиболее значимых решений, направленных на достижение поставленных целей в условиях защищенности от возникающих в процессе функционирования внешних и внутренних угроз.

Значимые факторы экономической безопасности автотранспортной системы региона можно разделить на две группы — экзогенные и эндогенные.

К первой относятся экономическая и политическая обстановка, фискальная политика государства, насыщенность рынков, факторы производства рынка, финансов, трудовых ресурсов, средств производства, насыщенность рынков сбыта.

Ко второй относятся трудовые ресурсы автотранспортной системы региона.

В результате проведения множества исследований удалось выявить, что угрозу представляют собой некие изменения во внешней и внутренней среде системы, которые тем самым приводят к нежелательным изменениям предмета экономической безопасности. Главной отличительной чертой является то, что большинство угроз может возникнуть в силу столкновения экономических интересов субъектов экономической безопасности. Как правило, они взаимодействуют на внутреннем и внешнем уровнях автотранспортной системы. На основе чего и проводятся все анализы, к чему и может непосредственно привести использование той или иной стратегии.

Известно, что угрозы, которые напрямую связаны с экономической безопасностью автотранспортной системы, имеют комплексный характер.

Список литературы

1. Теория транспортных процессов и систем: учебник для академического бакалавриата. М.: Издательство «Юрайт», 2017. — 217 с.
2. Солодкий А. И., Горев А. Э., Бондарева Э. Д. Транспортная инфраструктура: учебник и практикум для академического бакалавриата. М.: Издательство «Юрайт», 2017. — 290 с.
3. Задворный Ю. В. Критерии эффективности транспортной инфраструктуры региона // Российское предпринимательство. 2011. № 1(1). С. 168–172.
4. Зубарев И. А. Разработка механизма повышения экономической безопасности национальной транспортной системы России. диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук. М.: Государственный университет управления, 2011. — 173 с.
5. Межох З. П., Соколов Ю. И., Кожевников Р. А. Стратегический риск-менеджмент в системе экономической безопасности транспортной компании // Транспортное дело России. 2016. № 6. С. 34–37.
6. Никитин А. Б. Управление экономической безопасностью национальных транспортных систем в условиях развития высокоскоростного движения. Управление экономическими системами: электронный научный журнал. 2017. № 7 (101). С. 24.
7. Павлова А. Н. Основные проблемные аспекты кадровых рисков транспортных компаний в системе экономической безопасности. В сборнике: Корпоративное управление экономической и финансовой деятельностью на железнодорожном транспорте Сборник трудов по результатам III Международной научно-практической конференции. В 2 т. Под общ. ред. Л. В. Шкуриной. 2019. С. 12–14.
8. Nam Y., Lee Y., McMahon S., Sherraden M. New Measures of Economic Security and Development: Savings Goals for Short-and Long-Term Economic Needs // The Journal of consumer affairs. 2016. Vol. 50. Iss. 3. P. 611–637. DOI: 10.1111/joca.12078.
9. Андриянов С. В., Решетнева А. А. Транспортный комплекс как инфраструктурный элемент системы экономической безопасности региона. В сборнике: Инновационный путь развития экономики регионов. II Международная научно-практическая конференция. 2014. С. 243–250.
10. Humeniuk A. Security of structural and institutional transformation of the region: theoretical fundamentals and applied aspects. Kyiv: UMN Publishing, 2014. — 468 p.
11. Болгаров Н. И. Моделирование условий неопределенности функционирования транспортных систем в целях обеспечения экономической безопасности // Гуманитарный вестник. 2014. № 2(29). С. 154–159.
12. Гольская Ю. Н. Понятие транспортной инфраструктуры и оценка ее влияния на региональную экономику // Транспортная инфраструктура Сибирского региона: материалы второй межвузовской научно-практической конференции: в 6 т. Иркутск; ИрГУПС, 2011. С. 157–162.
13. Долгачева И. Н. Методы управления рисками транспортной компании в сфере контейнерных перевозок как фактор обеспечения экономической безопасности финансовой системы России. В сборнике: Деньги, кредит, бюджет России: история и современность. Материалы международной научно-практической конференции, посвященной 125-летию со дня рождения Г. Я. Сокольникова. 2014. С. 232–235.
14. Евдокимов О. Г. Открытая экспертная система управленческо-экономических решений на железнодорожном транспорте как элемент транспортной безопасности. В сборнике: Современные проблемы управления экономикой транспортного комплекса России: конкурентоспособность, инновации и экономический суверенитет. Международная научно-практическая конференция.

- ренция, посвящается 85-летию института экономики и финансов МИИТа. Московский государственный университет путей сообщения, Институт экономики и финансов. 2015. С. 97–99.
14. Ермошин Н.А. Экономические аспекты управления безопасностью на автомобильном транспорте. В сборнике: Экономика. Теория и практика материалы Международной научно-практической конференции. 2014. С. 5–8.
 15. Зубарев И.А. Инструментарий оценки и мониторинга уровня экономической безопасности национальной транспортной системы // Вестник университета. 2011. № 19. С. 178–180.
 16. Комаров В.В. Концепция системы управления рисками в автотранспортных системах. Труды Института системного анализа Российской академии наук. 2009. Т. 51. С. 24–42.
 17. Константинов И. С., Бакаева Н. В., Федоров Д. И., Озаренко О.В. Структура системы мониторинга территориальной автотранспортной системы // Вестник компьютерных и информационных технологий. 2012. № 4(94). С. 33–37.
 18. Костин В.И. Методологические основания исследования экономической безопасности транспортных систем. Транспортное дело России. 2011. № 9. С. 67-70.
 8. Nam Y., Lee Y., McMahon S., Sherraden M. New Measures of Economic Security and Development: Savings Goals for Short-and Long-Term Economic Needs. The Journal of consumer affairs, 2016, vol. 50, iss. 3, pp. 611–637. DOI: 10.1111/joca.12078.
 9. Andriyanov S. V., Reshetneva A. A. Transportnyy kompleks kak infrastrukturnyy element sistemy ekonomicheskoy bezopasnosti regiona. V sbornike: Innovatsionnyy put' razvitiya ekonomiki regionov 2-ya Mezhdunarodnaya nauchno-prakticheskaya konferentsiya, 2014, pp. 243–250.
 10. Humeniuk A. Security of structural and institutional transformation of the region: theoretical fundamentals and applied aspects. Kyiv: UMH Publishing, 2014. — 468 p.
 11. Bolgarov N.I. Modelirovaniye usloviy neopredelennosti funktsionirovaniya transportnykh sistem v tselyakh obespecheniya ekonomicheskoy bezopasnosti. Gumanitarnyy vestnik, 2014, no. 2(29), pp. 154–159.
 12. Gol'skaya YU. N. Ponyatiye transportnoy infrastruktury i otsenka yeye vliyaniya na regional'nyuy ekonomiku. Transportnaya infrastruktura Sibirskogo regiona: materialy vtoroy mezhvuzovskoy nauchno-prakticheskoy konferentsii: v 6 t. Irkutsk; IrGUPS, 2011, pp. 157–162.
 13. Dolgacheva I.N. Metody upravleniya riskami transportnoy kompanii v sfere konteynernykh perevozok kak faktor obespecheniya ekonomicheskoy bezopasnosti finansovoy sistemy Rossii. V sbornike: Den'gi, kredit, byudzhel Rossii: istoriya i sovremennost' Materialy mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii, posvyashchenoy 125-letiyu so dnya rozhdeniya G.YA. Sokol'nikova. 2014, pp. 232–235.
 14. Yevdokimov O. G. Otkrytaya ekspertnaya sistema upravlenchesko-ekonomicheskikh resheniy na zheleznodorozhnom transporte kak element transportnoy bezopasnosti. V sbornike: Sovremennyye problemy upravleniya ekonomikoy transportnogo kompleksa Rossii: konkurentosposobnost', innovatsii i ekonomicheskii suverenitet Mezhdunarodnaya nauchno-prakticheskaya konferentsiya, posvyashchayetsya 85-letiyu instituta ekonomiki i finansov MIITa. Moskovskiy gosudarstvennyy universitet putey soobshcheniya, Institut ekonomiki i finansov, 2015, pp. 97–99.
 15. Yermoshin N. A. Ekonomicheskiye aspekty upravleniya bezopasnost'yu na avtomobil'nom transporte. V sbornike: Ekonomika. Teoriya i praktika materialy Mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii, 2014, pp. 5–8.
 16. Zubarev I.A. Instrumentariy otsenki i monitoringa urovnya ekonomicheskoy bezopasnosti natsional'noy transportnoy sistemy. Vestnik universiteta, 2011, no. 19, pp. 178–180.
 17. Komarov V.V. Kontseptsiya sistemy upravleniya riskami v avtotransportnykh sistemakh. Tруды Instituta sistemnogo analiza Rossiyskoy akademii nauk, 2009, t. 51, pp. 24–42.
 18. Konstantinov I. S., Bakayeva N. V., Fedorov D. I., Ozarenko O.V. Структура системы мониторинга территориальной автотранспортной системы. Vestnik komp'yuternykh i informatsionnykh tekhnologiy, 2012, no. 4(94), pp. 33–37.
 19. Kostin V.I. Metodologicheskiye osnovaniya issledovaniya ekonomicheskoy bezopasnosti transportnykh sistem. Transportnoye delo Rossii, 2011, no. 9, pp. 67–70.
 1. Gorev A. E. Teoriya transportnykh protsessov i sistem: uchebnik dlya akademicheskogo bakalavriata. Moscow, Izdatel'stvo Yurayt, 2017. 217 p.
 2. Solodkiy A. I., Gorev A. E., Bondareva E. D. Transportnaya infrastruktura : uchebnik i praktikum dlya akademicheskogo bakalavriata. Moscow, Izdatel'stvo Yurayt, 2017. — 290 p.
 3. Zadvornyy YU. V. Kriterii effektivnosti transportnoy infrastruktury regiona. Rossiyskoye predprinimatel'stvo, 2011, no. 1 (1), pp. 168–172.
 4. Zubarev I. A. Razrabotka mekhanizma povysheniya ekonomicheskoy bezopasnosti natsional'noy transportnoy sistemy Rossii. dissertatsiya na soiskaniye uchenoy stepeni kandidata ekonomicheskikh nauk. Gosudarstvennyy universitet upravleniya, Moscow, 2011. — 173 p.
 5. Mezhokh Z. P., Sokolov YU. I., Kozhevnikov R. A. Strategicheskyy risk-menedzhment v sisteme ekonomicheskoy bezopasnosti transportnoy kompanii. Transportnoye delo Rossii, 2016, no. 6, pp. 34–37.
 6. Nikitin A. B. Upravleniye ekonomicheskoy bezopasnost'yu natsional'nykh transportnykh sistem v usloviyakh razvitiya vysokoskorostnogo dvizheniya. Upravleniye ekonomicheskimi sistemami: elektronnyy nauchnyy zhurnal, 2017, no. 7(101), pp. 24.
 7. Pavlova A. N. Osnovnyye problemnyye aspekty kadrovyykh riskov transportnykh kompaniy v sisteme ekonomicheskoy bezopasnosti. V sbornike: Korporativnoye upravleniye ekonomicheskoy i finansovoy deya-tel'nost'yu na zheleznodorozhnom transporte Sbornik trudov po rezul'tatam III Mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii. V 2-kh tomakh. Pod obshchey redaktsiyey L. V. Shkurinoy, 2019, pp. 12–14.

References

DOI: 10.37791/1993-7598-2020-14-1-97-105

Tohirov Tohirjon Islomzhonovich, Senior Lecturer, Department of Automobiles and Transport Control, Polytechnic Institute, Tajik Technical University named after Academician M. S. Osimi. Republic of Tajikistan, Sughd Region, Khujand, e-mail: tohirov.82@mail.ru, Scopus Author ID: 00000000000; ORCID: 0000-0002-4914-8896

Economic safety management of the region's motor transport system

the article discusses a number of methodological provisions of the analysis of the process of managing economic security of the region's motor transport system in the field of realization of transport and economic interests. It is noted that the contradictions of economic interests not only create the prerequisites for the emergence of threats to the vital economic interests of business entities at the regional level, but also the features of the formation of a management system in this area. Accordingly, a system of subjects and objects of management should be created, a set of methods of managerial influence should be determined. The purpose of this study is to solve a scientific problem, which is to develop a new approach to managing the economic security of the region's motor transport system. The purpose of managing the economic security of the region's motor transport system is to timely identify and prevent external and internal dangers and threats, ensure uninterrupted operation and fulfill all the tasks set for the national economic importance.

The level of economic security of the region's motor transport system depends on the effectiveness of the economic security management system. The subject of this study is the methods and tools for managing the economic security of the region's motor transport system, the improvement of which will ensure the necessary level of economic security. A special place is given to methods of economic regulation of relations. The legal form for the implementation of management decisions in road transport should consider the principles of ensuring economic security, which should be developed both for the regional level and for each element of the motor transport system. Theoretical provisions on the organization of management are specified in relation to the motor transport system of the Sogd region of the Republic of Tajikistan. The obtained models make it possible to improve the quality of the assessment of the current state of the motor transport system and the functioning of the economic security management system, within the framework of which the implementation of measures to ensure economic security based on the observance of a number of important principles is envisaged. The effective functioning of road transport affects the successful economic development of the region. The lack of necessary attention to the problem of economic security can adversely affect both the financial stability of an individual enterprise and the entire motor transport system of the region. The formation of a system and mechanism for managing economic security in the region's motor transport system is a multi-stage task. The region's motor transport system forms a single chain of cargo delivery, but at the same time they differ greatly in the structure of assets, regulation of activities by the state, and risks. Economic security is ensured through operational monitoring of the actual performance of the motor transport system. Approaches to the management of economic security by the region's motor transport system should take into account its specificity: first of all, it is a branch of the service sector, and secondly, the systems that provide these services are different. Differences affect the choice of strategy and the mechanism for assessing the level of economic security.

Keywords: economic security, region's motor transport system, economic security level assessment, transport company, economic security strategy, road transport, freight transportation, passenger transportation

About authors: Tohirov T. I., *Senior Lecturer*

For citation: Tohirov T. Economic safety management of the region's motor transport system. *Journal of Modern Competition*, 2020, vol. 14, No. 1(77), pp. 97–105 (in Russian, abstr. in English).