

Для установления связей с общественностью в автомобильной отрасли характерны общие для указанных задач каналы: «традиционные» средства массовой информации (печать, радио, телевидение); современные электронные средства массовой коммуникации (веб-порталы, раскрывающие события мира автомобилей, и сайты, актуальные для посещения приоритетным потребителем); выставки продукции, участие в которых является значимым каналом информирования; продвижение через партнеров, в частности, профессиональные сообщества в интернете и т. д. Перечисленные каналы контакта с аудиторией используются с целью формирования публичного капитала компаний автомобильной сферы. В данном процессе необходимы одновременная реализация стратегии формирования лояльности и поддержка доброжелательных отношений с целевыми аудиториями и средствами массовой информации для создания конкурентоспособного бренда. В частности, для вертикально интегрированного предприятия важно преодолеть низкую заинтересованность торговых посредников в продвижении продукции в точках продаж и наладить обратную связь с конечными потребителями.

Стратегия торгового маркетинга основана на стимулировании розничной сети, стимулировании сбыта конечным потребителям и формировании имиджа компании. Продвижение должно быть направлено на широкий целевой сегмент потребителей, географические рынки и каналы дистрибуции и основываться на расширении бренда, поддержке новых видов предлагаемой продукции. Важна высокая активность в использовании соцмедиа как инструмента когнитивного влияния.

Позиционирование компаний, предоставляющих такие специфические виды услуг, как транспорт и топливо для техники, связано и с такими направлениями, как уровень реализации компанией принципов корпоративной социальной ответственности и экологической ориентированности, так как этот род деятельности связывается в общественном сознании с разрушением окружающей среды, ухудшением экологического баланса. В результате имидж социально ориентированной компании как на уровне внутренней, так и внешней общественности становится для компаний основополагающим. Формирование эффективных связей с общественностью предприятия основано на контакте с потребителями, поставщиками, партнерами посредством неценовых инструментов. Ключевая задача остается неизменной: привлечение, приобретение и удержание клиентов. Продвижение автомобильной отрасли базируется на ряде составляющих, которые позволяют сформировать для нее положительный имидж и определить преимущества перед конкурентами.

Список литературы

1 **Портер, М.** Конкурентная стратегия: методика анализа отраслей и конкурентов : практ. пособие / М. Портер ; ред. О. Нижельская ; пер. с англ. И. Г. Минервина. – 6-е изд. – М. : Альпина Паблишер, 2016. – 454 с. – URL: <https://biblioclub.ru/index.php?page=book&id=468264> (дата обращения: 11.08.2025).

2 **Самылов, О. В.** Историзм и история в европейской интеллектуальной традиции / О. В. Самылов // Исторический путь России: из прошлого в будущее : материалы Междунар. науч. конф., посвящ. 800-летию со дня рождения Великого князя Александра Невского. ; под ред. С. И. Бугашева, А. С. Минина В 3 т. Т. 1. – СПб., 2021. – С. 466–470.

УДК 656.2.003:338.2

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ СУБЪЕКТОВ ХОЗЯЙСТВОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА В КОНТЕКСТЕ НОРМАТИВНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ И РЕГУЛИРОВАНИЯ

С. Л. ШАТРОВ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Широкий перечень видов безопасности: экономическая, политическая, экологическая, информационная, военная, социальная, научно-технологическая, демографическая, транспортная и другие предопределяет обобщенную трактовку феномена «безопасность» в научной литературе и нормативно-правовой базе, представляющей собой не только онтологическую, но и семантическую детерминанту, определяющую общественные отношения и применение механизмов и мер государ-

ственного регулирования. При этом в условиях информационной энтропии и нарастания негативных экзогенных и эндогенных факторов развития общества безопасность стала триггером экономически устойчивого развития как железнодорожного транспорта, так и транспортной системы в целом. Это обуславливает актуальность и необходимость исследования широкого спектра инструментов (управление рисками: диверсификация, страхование, хеджирование и др.; техническая защита: охрана, безопасность информации, кадровая политика; финансовая защита: финансовый мониторинг, учет, анализ и контроль, бюджетирование), технологий и факторов, влияющих и обеспечивающих экономическую безопасность хозяйствующего субъекта.

Исследование существующих в настоящее время норм права предопределяет вывод о существовании фрагментированной нормативно-правовой системы, регулирующей составляющие экономической безопасности и отсутствие целостного подхода как к интерпретации самой категории, так и совокупности показателей, ее определяющих, и мер, ее обеспечивающих.

Согласно Концепции национальной безопасности Республики Беларусь, утвержденной решением Всебелорусского народного собрания от 25.04.2024 № 5, «национальная безопасность – состояние защищенности национальных интересов Республики Беларусь от внутренних и внешних угроз, обеспечивающее ее устойчивое развитие». Применительно к экономической сфере интересов этот же документ определяет экономическую безопасность страны как «состояние защищенности отраслей и сфер экономики от воздействия угроз, препятствующих устойчивому социально-экономическому развитию Республики Беларусь». Приведенное определение свидетельствует о наличии особенностей в интерпретации, а также необходимости определения сути категории «экономическая безопасность» относительно отраслей и сфер экономики через призму отраслевых законодательных актов Республики Беларусь.

В основном отраслевом законодательном акте системы железнодорожного транспорта – Законе Республики Беларусь от 06.01.1999 № 237-З (ред. от 17.07.2018) «О железнодорожном транспорте»: безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта трактуется как состояние защищенности процесса движения транспортных средств железнодорожного транспорта, состояние транспортных средств железнодорожного транспорта и инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования (далее – инфраструктура), а также железнодорожных путей необщего пользования, при котором отсутствует недопустимый риск возникновения транспортных происшествий и их последствий, влекущих за собой причинение вреда жизни или здоровью граждан, окружающей среде, имуществу юридических и физических лиц. Особо широко в законодательстве представлены Правила по обеспечению безопасности перевозки опасных грузов внутренним водным транспортом, гражданскими воздушными судами, автомобильным транспортом и железнодорожным транспортом по территории Республики Беларусь. Поэтому объективным выводом исследования содержания нормативно-правовой базы, регламентирующей деятельность организаций железнодорожного транспорта, является констатация наличия правового вакуума в области нормативного обеспечения экономической безопасности транспортных организаций [1].

Поэтому научно обоснованным является мнение о том, что категория «экономическая безопасность» в отношении транспортных систем имеет следующее наполнение: «состояние экономической среды транспортной системы, обеспечивающее ее устойчивое развитие и защищенность от внутренних и внешних дестабилизирующих угроз» и должна быть закреплена в регулирующем эту сферу законодательном акте, который должен включать не только интерпретацию самой категории применительно к транспортной системе, но и инструментарий ее оценки и обеспечения.

Под обеспечением экономической безопасности транспортных систем следует понимать реализацию определяемой государством системы экономических мер в сфере функционирования и устойчивого развития транспортного комплекса, исключающих угрозы совершения актов незаконного вмешательства.

Резюмируя употребленные ранее трактовки, следует отметить, что многообразие определений «экономической безопасности» подтверждает сложность и многогранность категории. Все толкования совпадают в одном – в условиях повышенного риска и влияния негативных экзогенных и эндогенных факторов обеспечение экономической безопасности в общем виде является гарантией независимости и условием устойчивого развития субъекта хозяйствования, как отдельного субъекта хозяйствования, так и транспортной системы в целом.

С этой целью на законодательной основе необходимо сформулировать и закрепить основополагающие принципы и нормы правового регулирования функционирования транспортной системы с учетом обеспечения ее экономической безопасности.

Одной из центральных составляющих нормативного обеспечения является формирование системы показателей, позволяющих проводить регулярный мониторинг установленных количественных и качественных индикаторов уровня экономической безопасности субъектов хозяйствования транспортной отрасли на базе методологии бизнес-аналитики и элементов искусственного интеллекта. Важно, чтобы она не только характеризовала текущее состояние, но и позволяла выявлять тенденции, формировать прогнозы и разрабатывать меры предупреждения системных угроз. Это возможно с учетом утверждения методологических принципов, правовых основ и инструментов идентификации, оценки и минимизации рисков, а также превентивных мер административного и организационного регулирования в случае выхода индикаторов за пределы установленных параметров.

В настоящее время научным сообществом и практиками выработана совокупность факторов, подвергающихся оценке в ходе определения уровня экономической безопасности. Это обуславливает особый интерес к формированию и обоснованию совокупности индикаторов, используемых для оценки уровня экономической безопасности и поиску направлений ее обеспечения с учетом специфики функционирования организаций транспортной отрасли. При этом остаются недостаточно регламентированными отдельные теоретические и прикладные вопросы формирования учетно-контрольного механизма, интегрирующего различные методы и виды учета и контроля с целью обеспечения экономической безопасности субъектов хозяйствования корпоративного типа организации, что требует научного осмысления и разработки теории, методологии и инструментария учетно-контрольного механизма железнодорожного транспорта в целях обеспечения экономической безопасности, гарантирующей защищенность организационно-технического, производственного, финансово-экономического, социального потенциала субъекта хозяйствования от воздействия экзогенных и эндогенных факторов негативного характера, прямых или косвенных экономических угроз, а также формирующей способность системы к устойчивому развитию [2].

Отметим, что только своевременно предпринятые меры по купированию выявленных на базе анализа показателей рисков и потенциальных угроз формируют безопасную среду развития общества, бизнеса, государства, поэтому вопросы безопасности в целом, транспортной и экономической безопасности в особенности нуждаются в дальнейшей координации и регламентации со стороны государства.

Список литературы

1 Шатров, С. Л. Экономическая безопасность в контексте транспортной безопасности Республики Беларусь / С. Л. Шатров, Т. С. Хохлякова, В. Л. Жигалов // Проблемы безопасности на транспорте : материалы XII Междунар. науч.-практ. конф., посвященной 160-летию Бел. ж. д. В 2 ч. Ч. 2. – Гомель : БелГУТ, 2022. – С. 371–373.

2 Шатров, С. Л. Теория и методология информационно-аналитического обеспечения системы управления внешнеэкономической деятельностью на железнодорожном транспорте : монография / С. Л. Шатров. – Гомель : БелГУТ, 2018. – 232 с.

УДК 330.59

МЕХАНИЗМ ПОВЫШЕНИЯ УРОВНЯ ЖИЗНИ НАСЕЛЕНИЯ

У. ШУКУРОВ

Андижанский государственный технический институт, Республика Узбекистан

Повышение уровня жизни населения является одним из важных факторов устойчивого развития и экономического прогресса любого общества. Финансовая стабильность граждан, доступ к системе здравоохранения, право на качественное образование и комфортную среду проживания служат для полной реализации человеческого потенциала. В условиях современной глобализации новые возможности создаются благодаря технологическому прогрессу и инновационному развитию. Однако такие проблемы, как неравенство доходов, безработица, экологические проблемы и социальная не-