

УДК 338.246:656.2

Чеховська М.М.

доктор економічних наук, доцент,

завідувач кафедри

Національної академії Служби безпеки України

## ЗАГРОЗИ ЕКОНОМІЧНІЙ БЕЗПЕЦІ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ У ВИРОБНИЧІЙ СФЕРІ

У статті серед загроз економічній безпеці підприємств залізничного транспорту виробничого характеру виокремлюються загрози несанкціонованого втручання в роботу залізниць, що особливої актуальності набуває під час проведення антитерористичної операції на сході країни. Автором наголошується на суспільно-небезпечному характері зазначеного явища та наявності значних матеріальних втрат. Пропонується активізувати інноваційно-інвестиційну діяльність підприємств залізничного транспорту, проводити роботу із вдосконалення нормативно-правової бази у сфері встановлення більш жорстких норм кримінальної відповідальності за несанкціоноване втручання в роботу залізниць.

**Ключові слова:** залізничний транспорт, несанкціоноване втручання, антитерористична операція, загрози економічній безпеці, збитки, інноваційна діяльність.

### Чеховская М.Н. УГРОЗЫ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ СФЕРЕ

В статье среди угроз экономической безопасности предприятиям железнодорожного транспорта производственного характера выделяются угрозы несанкционированного вмешательства в работу железных дорог, что особую актуальность приобретает во время проведения антитеррористической операции на востоке страны. Автором акцентируется внимание на общественно-опасном характере указанного явления и наличия значительных материальных потерь. Предлагается активизировать инновационно-инвестиционную деятельность предприятий железнодорожного транспорта, проводить работу по усовершенствованию нормативно-правовой базы в сфере ужесточения норм уголовной ответственности за несанкционированное вмешательство в работу железных дорог.

**Ключевые слова:** железнодорожный транспорт, несанкционированное вмешательство, антитеррористическая операция, угрозы экономической безопасности, ущерб, инновационная деятельность.

### Chekhovska M.N. THREATS ECONOMIC SECURITY OF ENTERPRISES OF RAILWAY TRANSPORT ARE IN PRODUCTION SPHERE

In the article among threats economic security the threats of unauthorized interference are selected the enterprises of railway transport of production character with work of railways, that acquires the special actuality during the leadthrough of anti-terror operation on east of country. An author is accent attention on public-dangerous character of the indicated phenomenon and presence of considerable financial losses. It is suggested to activate innovative-investment activity of enterprises of railway transport, conduct work on the improvement of normative-legal base in the field of toughening of norms of criminal responsibility for unauthorized interference with work of railways.

**Keywords:** railway transport, unauthorized interference, anti-terror operation, threats economic security, harm, innovative activity.

**Постановка проблеми.** Питання економічної безпеки підприємств залізничного транспорту набувають особливого значення в умовах його реформування. Зазначене пов'язано перш за все зі зміною організаційно-правової структури Укрзалізниці, формуванням сукупності нових суб'єктів господарської діяльності, необхідністю забезпечення прозорості фінансово-господарської діяльності підприємств залізничного транспорту, формуванням конкурентного потенціалу на ринку послуг, впровадженням системи корпоративного управління, необхідністю проведення незалежного зовнішнього аудиту тощо.

У той же час фінансово-економічні ризики для подальшої діяльності підприємств залізничного транспорту на сьогоднішній день деякою мірою поступаються реальним загрозам суто виробничого характеру, зокрема зниженню рівня безпеки процесу перевезень та пов'язаними з цим процесом збитками, що зумовлює актуальність дослідження.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Опрацьованню проблем економічної безпеки на залізничному транспорті присвячено роботи, зокрема, З.П. Межох, Р.О. Кожевнікова, Н.П. Терьошиної. Здебільшого вченими досліджувалися питання фінансового характеру, забезпечення прозорості взаєморозрахунків тощо. Впливу технічних факторів на стан забезпечення економічної безпеки увага практично не приділялася. Таким чином, **метою написання статті** є визначення загроз економічній безпе-

ці підприємств залізничного транспорту виробничого характеру та окреслення напрямів її забезпечення у визначеній сфері.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Серед загроз економічній безпеці на залізничному транспорті виділяють як загрози у фінансово-економічній сфері, так і загрози у виробничій сфері, зокрема зниження рівня безпеки процесу перевезень. Пошкодження майна підприємств залізничного транспорту, об'єктів інфраструктури, рухомого складу тощо, по-перше, може призвести до загибелі людей, по-друге, виникає необхідність відновлення пошкоджених об'єктів.

У зв'язку із появою на території України, а саме у її східній частині, терористичних угруповань, злочинна діяльність яких у тому числі спрямовується на пошкодження залізничної колії, рухомого складу, споруд і пристроїв сигналізації та зв'язку тощо, виникає реальна загроза несанкціонованого втручання в роботу залізниць. Зокрема, періодично трапляються випадки підриву колії та підривання залізничних мостів. Наслідками вказаних діянь, як ми вже зазначали, може бути як загибель людей, так і завдання великої матеріальної шкоди. Так, у період з січня по липень 2014 року було зафіксовано близько 195 випадків несанкціонованого втручання в роботу залізниць України, в той час як за аналогічний період минулого року їх було 117. Наголосимо, що за даними Укрзалізниці, збитки від несанкціонованого втручання за вказаний період поточного року стано-

вили 1441,5 тис. грн, минулого року ця сума за аналогічний період становила 157 тис. грн.

Загалом унаслідок бойових дій лише протягом травня-липня 2014 року на Донецькій, Придніпровській та Південній залізницях пошкоджено понад 130 об'єктів залізничної інфраструктури, з яких 13 штучних споруд – мостів та шляхопроводів, на відновлення яких необхідно понад 76 млн грн; 56 об'єктів колії, на ремонт яких потрібно понад 3,5 млн грн; 27 пунктів пошкодження пристроїв автоматики, телемеханіки та зв'язку, на відновлення яких необхідно виділити близько 22 млн грн; 53 випадки пошкодження пристроїв електрифікації та електропостачання, що призвели до порушень у роботі пристроїв електрифікації та енергетики залізниць [3]. Зокрема, пошкодження зафіксовані майже на 30 км контактної мережі, пошкоджені дві тяглові підстанції, один силовий трансформатор, десять комплексних трансформаторних підстанцій та 40 трансформаторів, на відновлення цих пристроїв знадобиться орієнтовно 205 млн грн; будівлі 8 вокзалів та станцій, у тому числі приміщення лікарні станції Красний Лиман, на відновлення яких потрібно 4,7 млн грн; 3 вагонних депо: Комунарськ, Костянтинівка та Красний Лиман, на ремонт яких потрібно майже 48 тис. грн; 3 локомотивних депо: Слов'янськ, Красний Лиман та Кондрахівська-Нова, для відновлення яких необхідно орієнтовно близько 1 млн грн.

Станом на початок вересня більше ніж 190 пошкоджених об'єктів Донецької, Південної та Придніпровської залізниць залишаються зруйнованими. Загалом на відновлення вже було витрачено близько 3,6 млн грн власних коштів. Зазначимо, що на Донецькій залізниці було пошкоджено 1 344 об'єкти, на сьогодні з них відновлено менше половини. У цілому лише у вересні на відновлення колій необхідно було виокремити 333,6 млн грн, ремонт контактної мережі та пристроїв електропостачання – 334,1 млн грн.

У цілому протягом 2014 року було зареєстровано 842 випадки несанкціонованих втручань у роботу залізничного транспорту, тоді як у 2013 році таких випадків було лише 260. Безумовно, значна різниця обумовлена бойовими діями та диверсіями терористичних угруповань, спрямованих як на руйнацію транспортної інфраструктури, так і на дестабілізацію ситуації в країні.

За офіційними даними, Державна адміністрація залізничного транспорту «Укрзалізниця» в результаті бойових дій та дій терористів на сході країни станом на кінець 2014 року дістала збитків у розмірі понад 900 млн грн через пошкодження об'єктів інфраструктури. Оскільки наразі продовжується проведення бойових дій, кількість випадків незаконних втручань та розмір збитків, зокрема на Донецькій залізниці, підлягають уточненню.

Зважаючи на зазначене, мають бути відновлені вокзали, станції, мости, пішохідні переходи, шляхопроводи, пасажирські і вантажні вагони, будівлі і техніка. Про відновлення навіть пріоритетних залізничних споруд у повному обсязі на сьогодні не йдеться, доведеться залучати кошти інвесторів. Більше того, у разі подальшої дестабілізації витрати можуть становити до 3 млрд грн.

Таким чином, зниження рівня безпеки процесу перевезень є прямою загрозою економічній безпеці на залізничному транспорті у виробничій сфері, яке матиме значні матеріальні наслідки.

Зважаючи на специфіку, розв'язання проблеми може відбуватися за юридичним, науково-технологічним та економічним напрямками. Юридичний на-

пряма передбачає застосування норм кримінального або адміністративного права до їх порушників. Техніко-технологічний напрям надає можливість реалізувати у тому числі інноваційну політику у запобіганні вчиненню правопорушень, а економічний – віднайти кошти на відновлення зруйнованої інфраструктури.

Юридична складова у даному випадку передбачає застосування таких статей чинного Кримінального кодексу України [6]: диверсія (ст. 113), терористичний акт (ст. 258), завідомо неправдиве повідомлення про загрозу безпеці громадян, знищення чи пошкодження об'єктів власності (ст. 259), порушення правил безпеки руху або експлуатації залізничного, водного чи повітряного транспорту (ст. 276), пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів (ст. 277), угон або захоплення залізничного рухомого складу, повітряного, морського чи річкового судна (ст. 278), блокування транспортних комунікацій, а також захоплення транспортного підприємства (ст. 279), примушування працівника транспорту до невиконання своїх службових обов'язків (ст. 280).

Кодекс України про адміністративні правопорушення передбачає адміністративну відповідальність за [5]: порушення правил по охороні порядку і безпеки руху на залізничному транспорті (ст. 109) щодо пошкодження залізничної колії, захисних лісонасаджень, снігозахисних загороджень та інших колійних об'єктів, споруд і пристроїв сигналізації та зв'язку, а також підкладання на залізничні колії предметів, які можуть спричинити порушення руху поїздів; порушення правил користування засобами залізничного транспорту (ст. 110) щодо пошкодження внутрішнього обладнання пасажирських вагонів, стекол локомотивів і вагонів; порушення правил пожежної безпеки на залізничному, морському, річковому і повітряному транспорті (ст. 120); порушення особами, які керують транспортними засобами, правил руху через залізничні переїзди (ст. 123); порушення правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна (ст. 124); порушення перевезення небезпечних речовин і предметів на транспорті (ст. 133); порушення правил, спрямованих на забезпечення схоронності вантажів на залізничному, морському, річковому та автомобільному транспорті (ст. 136); пошкодження автомобільних доріг, вулиць, дорожніх споруд, залізничних переїздів і технічних засобів регулювання дорожнього руху та невжиття необхідних заходів щодо їх усунення (ст. 139). Наголосимо, що відповідно до міжнародного досвіду та на відміну до українського законодавства, пошкодження транспортних засобів, шляхів, шляхових споруд, ліній електрики і зв'язку належать, зокрема у Литві [9], до кримінальних поступків.

Зазначимо, що упродовж 2014 року було зафіксовано 144 повідомлення про встановлення вибухових пристроїв у вокзалах та на інших об'єктах інфраструктури (за аналогічний період 2013 року – 36 випадків); 25 повідомлень про встановлення вибухових пристроїв у рухомому складі – (у минулому році 9 випадків); виявлено 65 вибухових пристроїв у рухомому складі та на об'єктах інфраструктури (у 2013 році – 43) [4].

Більше ніж у 4 рази зросла кількість крадіжок та пошкоджень елементів рухомого складу та інфраструктури, що призвели до перерви у русі поїздів понад 30 хв. чи відчеплення рухомого складу від поїздів на шляху прямування – 419 випадків проти 98 у 2013 році.

Почастішали також випадки накладення сторонніх предметів на колю, що призвело до наїзду на них поїздів чи перерви у русі понад 30 хвилин – 41 проти 28 випадків за 12 місяців 2013 року [4].

У цілому, за даними Укрзалізниці [8], упродовж 2014 року за фактами випадків розкрадання й пошкодження пристроїв залізничної автомеханіки відкрито понад 700 кримінальних справ, хоча до суду направлено лише 62 справи. У той же час з початку 2014 року працівниками воєнізованої охорони спільно із співробітниками транспортної міліції під час проведення оперативно-профілактичних заходів затримано 257 осіб, які скоїли незаконні втручання.

Економічна складова попередження та нейтралізації загроз економічній безпеці підприємств залізничного транспорту у виробничій сфері передбачає оцінку збитків, інвентаризацію майна підприємств, вивчення та впровадження світового досвіду із запобігання нанесення шкоди об'єктам інфраструктури залізничного транспорту, у тому числі шляхом несанкціонованого втручання, що особливої актуальності набуває під час проведення антитерористичної операції.

Зазначимо, що нині одним із елементів впровадження механізму економічної безпеки на підприємствах залізничного транспорту в умовах проведення антитерористичної операції є рішення Кабінету Міністрів України передати цілісні майнові комплекси структурних підрозділів Донецької залізниці, які розташовані в населених пунктах Донецької і Луганської областей, на території яких органи державної влади здійснюють свої повноваження у повному обсязі, в управління Придніпровської та Південної залізниці [7].

Зокрема, дієвим шляхом у зазначеному напрямі є активізація інноваційно-інвестиційної діяльності підприємств залізничного транспорту. Так, передбачається, що інвестиційна політика у сфері залізничного транспорту має бути спрямована на збалансоване оновлення і розвиток основної діяльності підприємств залізничного транспорту, створення ефективної інфраструктури та оновлення рухомого складу. При цьому потреби в інвестиціях у майбутньому будуть більшими, ніж фінансові можливості Укрзалізниці, що обумовить пошук додаткових інвестиційних джерел. Зокрема, на сьогоднішній день інвестиційні потреби Укрзалізниці лише на оновлення рухомого складу складають понад 20 млрд грн, хоча задовольняються лише наполовину. На нашу думку, інвестиційні проекти, що не мають комерційної привабливості, повинні мати державну підтримку, або реалізовуватися за допомогою механізмів державно-приватного партнерства.

Таким чином, в сучасних економічних умовах для реалізації стратегічних завдань розвитку залізничного транспорту першочерговим є інвестиційний фактор. Зазначимо, що для збільшення виробничого потенціалу залізничного транспорту та закріплення його стратегічних переваг в умовах жорсткої конкуренції необхідне постійне удосконалення галузевого інвестиційного механізму. Реалізація інвестиційних програм можлива також за участі зовнішніх інвестицій, залучення яких на сьогоднішній день ускладнене через недосконалість законодавчої і методологічної бази.

Зазначимо, що переважно інвестиційна діяльність, у тому числі й на залізничному транспорті, здійснюється паралельно з інноваційною. Саме застосування інноваційних досягнень й передбачає обраний українським суспільством шлях економічного розвитку, адже запровадження інноваційної діяльності повинно

сприяти досягненню соціально-економічного ефекту за рахунок використання інтелектуального потенціалу. Завдяки залученню інноваційних технологій можливе поліпшення теперішньої економічної ситуації за рахунок збільшення обсягів виробництва конкурентоспроможної наукоємної продукції.

Інноваційний розвиток залізничного транспорту на сьогоднішній день спрямований на досягнення параметрів економічної ефективності, екологічної і функціональної безпеки галузі. Передбачається, що інноваційний процес включає в себе розробку нових технічних рішень і пріоритетних технологій, а також розробку нормативної і технологічної документації за цим напрямом. У результаті як пріоритетні напрями інноваційної політики у сфері залізничного транспорту можна зазначити системи управління перевізним процесом і транспортну логістику, будівництво об'єктів інфраструктури, впровадження нових типів рухомого і тягового складу, вдосконалення системи управління якістю, забезпечення безпеки руху, у тому числі шляхом впровадження системи управління перевізним процесом. У цій сфері доречним є досвід Китайської Народної Республіки щодо створення, спільно з корпорацією IBM, нового міжнародного Центру інновацій у сфері залізничного транспорту Global Rail Innovation Center, який повинен об'єднати світових лідерів у високотехнологічній сфері, а також дослідницькі організації та університети, з метою сприяння розвитку передових залізничних систем нового покоління. Консультаційна рада зазначеного Центру надаватиме допомогу у визначенні областей і сфер, у яких інноваційні досягнення в бізнесі і технологіях можуть успішно розв'язувати проблеми пасажирського і вантажного залізничного транспорту.

Головне завдання Центру інновацій має бути у вирішенні таких проблем залізничної галузі, як бронювання місць і обслуговування пасажирів, продуктивність використання активів інтегроване управління тарифами (вартістю проїзду або перевезення багажу, вантажів), екологічно ефективні операції, а також, що нині особливо актуально, технічний контроль рейкових шляхів і інфраструктури та диспетчеризацію [1].

Передбачається, що залізничні мережі будуть оснащуватися датчиками, що реєструють і контролюють численні параметри, зокрема від швидкості руху потягів до терміну чергової заміни гальмівних пристроїв. Створення подібних інтелектуальних залізничних мереж вимагає наявності могутньої інтегрованої системи, здатної збирати, управляти і аналізувати великі масиви даних, що поступають від потягів і інфраструктури, в рамках повного циклу експлуатації і технічного обслуговування.

В цілому, корпорація IBM послідовно здійснює цілеспрямовану інноваційну роботу, спрямовану на задоволення потреб залізничної галузі. Зокрема, IBM допомагає залізничним операторам управляти комплексними процесами залізничних перевезень і оптимізувати їх транспортні мережі шляхом:

- профілактичного технічного обслуговування на основі прогнозного аналізу, а також оптимального завантаження і продуктивного використання рухомого складу і устаткування;
- диспетчеризації і оперативного коректування розкладів руху потягів;
- моніторингу стану залізничних шляхів і інфраструктури;
- інтеграції з іншими транспортними галузями, такими як автомобільний, повітряний і морський

транспорт, щоб забезпечувати безперебійний вантажний і пасажирський потік [2].

ІВМ також працює над створенням інтелектуальних систем управління потягами, подібно системі Positive Train Control. Зазначена система бере управління на себе, коли необхідно зупинити потяг і запобігти аварійній ситуації або зіткненню.

**Висновки з проведеного дослідження.** Загрози економічній безпеці підприємств залізничного транспорту виробничого характеру, зокрема несанкціоноване втручання в роботу залізниць, були завжди актуальними. Безумовно, що з часу проведення антитерористичної операції на сході країни кількісні показники як несанкціонованого втручання, так і пошкодження або руйнації об'єктів залізничної інфраструктури в результаті бойових дій та дій терористів збільшилися у разі у порівнянні з минулими періодами.

Нині відновлення роботи залізничного транспорту не можна покласти лише на Укрзалізницю, необхідно вже зараз проводити консультації, розробляти відповідні плани дій із залучення приватного капіталу, державно-приватного партнерства тощо. Крім того, відкритим залишається питання інноваційного характеру щодо розробки та запровадження систем безпеки об'єктів залізничної інфраструктури, зокрема у сфері вирішення завдань із забезпечення безперервного контролю останніх.

Спільної роботи із правниками потребує вдосконалення діючого законодавства щодо встановлення більш жорстких норм відповідальності за несанкціоноване втручання в роботу залізниць.

#### БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. IBM открывает в Китае новый центр для управления развитием высокотехнологичных железных дорог [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ibm.com/news/ru/ru/2009/06/11/k999141k94340e77.html>.
2. IBM получает награду за свою инновационную работу с Российскими железными дорогами [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ciforum.ru/news/23735>.
3. Від терористичних актів у зоні АТО залізниця України зазнала близько 300 млн. грн. збитків [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://www.uz.gov.ua/press\\_center/up\\_to\\_date\\_topic/385739/](http://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/385739/).
4. З початку бойових дій на сході України кількість несанкціонованих втручань в роботу залізниць зросла в 3,2 рази [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://www.uz.gov.ua/press\\_center/up\\_to\\_date\\_topic/395668/](http://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/395668/).
5. Кодекс України про адміністративні правопорушення [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/80731-10>.
6. Кримінальний кодекс України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2341-14>.
7. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 29 грудня 2014 року № 1284-р «Деякі питання функціонування державного підприємства «Донецька залізниця» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1284-2014-p>.
8. Упродовж тижня зафіксовано 10 випадків незаконного втручання в роботу залізниць [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://www.uz.gov.ua/press\\_center/up\\_to\\_date\\_topic/page-5/395176/](http://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/page-5/395176/).
9. Хавронюк М.І. Кримінальне законодавство України та інших держав континентальної Європи: порівняльний аналіз, проблеми гармонізації : монографія / М.І. Хавронюк. – К. : Юрист-консульт, 2006. – 1048 с.