

20. Juan Gabriel Brida, Manuela Deidda, Manuela Pulina "Tourism and transport systems in mountain environments: analysis of the economic efficiency of cableways in South Tyrol". – Journal of Transport Geography. Volume 36, April 2014, Pages 1–11. // Tourism Economics. –2014. – 20 (1). – P. 171-194.
21. Khanal B. R. Tourism inter-industry linkages in the Lao PDR economy: An input-output analysis / B. R. Khanal, C. Gan, S. Becken // Tourism Economics. –2014. – 20 (1). – P. 171-194.
22. Pratt S. Economic linkages and impacts across the Talc. / S. Pratt // Annals of Tourism Research. – 2011. – 38 (2). – P. 630-650.
23. The impacts of Australia's departure tax: Tourism versus the economy? / Forsyth P., Dwyer L., Spurr R., Pham T. // Tourism Management. – 2014. – 40. – P. 126-136.

*Рецензент д.е.н., професор ДНУЗТ Генний О.М.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДУЗТ Боровик Ю.Т.*

УДК 338.47:656.2(477)

УДОСКОНАЛЕННЯ ДІЯЛЬНОСТІ З ПРОТИДІЇ ТА НЕЙТРАЛІЗАЦІЇ ЗАГРОЗ ВІД НЕСАНКЦІОНОВАНОГО ВТРУЧАННЯ В СИСТЕМІ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

*Чердиченко О.Ю., к.е.н., доцент, старший викладач
(ІПЮК СБУ НЮУ ім. Ярослава Мудрого)*

В статті досліджено ситуацію щодо незаконного втручання в діяльність залізничного транспорту та визначено види загроз і чинники сприяння несанкціонованим втручанням в системі економічної безпеки ПАТ «Укрзалізниця». Зроблено висновок щодо необхідності використання нових підходів, методик і механізмів забезпечення протидії несанкціонованим втручанням в діяльність залізничного транспорту з урахуванням світового досвіду, українських реалій, наукових підходів та результатів аналізу наявного власного досвіду. Запропоновано комплекс заходів, направлених на удосконалення роботи з протидії та нейтралізації загроз від несанкціонованого втручання на залізничному транспорті.

Ключові слова: безпека, загрози, несанкціоновані втручання, комплекс заходів, залізничний транспорт, реформування.

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПО ПРОТИВОДЕЙСТВИЮ И НЕЙТРАЛИЗАЦИИ УГРОЗ ОТ НЕСАНКЦИОНИРОВАННОГО ВМЕШАТЕЛЬСТВА В СИСТЕМЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

*Чердиченко А.Ю., к.э.н., доцент, старший преподаватель
(ИПЮК СБУ НЮУ им. Ярослава Мудрого)*

В статье исследована ситуация в сфере незаконного вмешательства в деятельность железнодорожного транспорта и определены виды угроз и факторы содействия несанкционированным вмешательствам в системе экономической безопасности ПАО «Укрзалізниця». Сделан вывод о необходимости использования новых подходов, методик и механизмов обеспечения противодействия несанкционированным вмешательствам в деятельность железнодорожного транспорта с учетом мирового опыта и украинских реалий, научных подходов и результатов анализа имеющегося собственного опыта. Предложен комплекс мероприятий,

направленных на совершенствование работы по противодействию и нейтрализации угроз от несанкционированного вмешательства на железнодорожном транспорте.

Ключевые слова: безопасность, угрозы, несанкционированные вмешательства, комплекс мер, железнодорожный транспорт, реформирование.

THE IMPROVE CONFRONT AND NEUTRALIZE THREATS FROM UNAUTHORIZED INTERFERENCE IN THE SYSTEM OF ECONOMIC SECURITY OF RAILWAY TRANSPORT

Cherednichenko O.U., Candidate of Economic Sciences, associate professor, Senior lecturer (Juridical Personnel Training Institute for the Security Service of Ukraine Yaroslav Mudryi National Law University)

The article examines the situation in the sphere of unlawful interference in railway operation. The types of potential threats from unauthorized interference: stealing, explosions, damage by hazardous substances, blocking, capture. The main factors facilitating unauthorized interventions in the financial and economic, personnel, technical, technological, military, legal, organizational and administrative subsystems of the mechanism of economic security of PJSC "Ukrzaliznytsia". The conclusion is made about necessity of new approaches, methods and mechanisms of combating unauthorized interference in the work of railway transport taking into account international experience and Ukrainian realities, scientific approaches and analyses available own experience. It proposes a set of measures aimed at improvement works to confront and neutralize threats from unauthorized interference in rail transport, among which are the necessity of an organizational structure of safety management and training in the sphere of ensuring economic safety on a railway transportation.

Keywords: security, threat, unauthorized intervention, a package of measures, rail transportation, reform.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. В сучасних умовах проблема несанкціонованих втручань в діяльність залізничного транспорту вийшла за рамки «безпеки руху потягів» і набула політичних, соціальних і економічних ознак. Збитки від несанкціонованих втручань (це крадіжки, розукомплектування машин, обладнання, механізмів, елементів інфраструктури, наслідки терактів, диверсій, ДТП і т.д.), а також витрати на їх усунення збільшують витрати на виробничу діяльність, впливають на рівень доходності залізниць, зменшують прибуток і як наслідок негативно впливають на сплату податків, інших соціальних виплат. За прогнозами фахівців, з урахуванням подій в зоні АТО, погіршенням криміногенної обстановки (зростанням злочинності), падінням соціально-економічного рівня населення ситуація покращуватися не буде. Тому необхідно впровадити на підприємствах залізничної галузі дієву систему своєчасного виявлення загроз несанкціонованого втручання в діяльність залізничного транспорту та заходів протидії їх реалізації. Якраз період реформування є найкращим часом щодо побудови такого дієвого механізму в системі ПАТ «Українська

залізниця».

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженню питань безпеки на залізничному транспорті присвячено численні праці як вітчизняних так і зарубіжних науковців, серед яких слід виділити роботи таких вчених як: В.Л. Дикань, І.В. Воловельська, С.В. Каламбет, В.А. Воропай, Р.О. Кожевников, З.П. Межох, Н.П. Терьшина, М.М. Чеховська, Ж.С. Костюк, Т.О. Тимофєєва [1-6].

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Поряд з значними напрацюваннями в сфері забезпечення економічної безпеки на залізничному транспорті питання вивчення загроз від несанкціонованого втручання і заходів з протидії та нейтралізації таких загроз залишаються відкритими.

Формування цілей статті. Метою статті є дослідження загроз несанкціонованого втручання в діяльність залізничного транспорту, визначення їх зв'язку з складовими економічної безпеки та надання пропозицій щодо удосконалення роботи з протидії та нейтралізації загроз від несанкціонованого втручання на залізничному транспорті.

Виклад основного матеріалу. Актом незаконного втручання в діяльність залізничного

транспорті є протиправні дії, пов'язані з посяганнями на нормальну і безпечну діяльність залізничного транспорту та об'єкти залізничного транспорту, що спричинили або могли спричинити загрозу життю та здоров'ю людей, майнові збитки, або інші випадки, що створюють ситуації для таких наслідків.

За підсумками 2014 року «Укрзалізниця» через бойові дії на сході країни зафіксувала 842 випадки несанкціонованого втручання сторонніх осіб у роботу залізниць, що у 3,2 разу перевищує показник 2013 року. Зокрема, 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 позаминулому році 9 випадків); виявлено 65 вибухових пристроїв у рухомому складі та на об'єктах інфраструктури (у 2013 році – 43). Крім того, виконуючи службові обов'язки та здійснюючи рух поїздів в умовах бойових дій, залізничники проявили справжній героїзм та відповідальність, при цьому від насильства щодо персоналу залізничного транспорту чи учасників залізничного руху постраждав 101 працівник залізниці (за аналогічний період 2013 року – 12). Більш ніж в 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 накладання сторонніх предметів на колію, що призвело до наїзду на них поїздів чи перерви у русі понад 30 хвилин – 41 проти 28 випадків за 12 місяців 2013 року. Сторонні особи перекривали рух поїздів 37 разів – за аналогічний період позаминулого року таких випадків було 21. Збільшилися випадки розкрадання вантажів із вагонів, що призвело до перерви в русі поїздів понад 30 хв., зафіксовано 7 випадків пошкодження рухомого складу залізничного транспорту і відчеплення рухомого складу від поїздів на шляху прямування [7].

Протягом 2015 року зафіксовано 521 випадок незаконного втручання в роботу залізниць, з яких 238 – крадіжки, пошкодження елементів рухомого складу та інфраструктури, що призвели до перерв у русі поїздів. Крім того, за 2015 рік на залізницях країни зафіксовано 18 випадків насильницьких дій щодо залізничників або учасників залізничного руху. Сторонні особи перекривали рух поїздів 22 рази, чотири рази

кидали предмети у поїзди під час руху. Протягом року зафіксовано 55 випадків накладання сторонніх предметів на рейки, 86 повідомлень про встановлення вибухових пристроїв на об'єктах інфраструктури, вісім телефонних дзвінків стосувалися вибухових пристроїв у рухомому складі. При цьому було виявлено вісім вибухових пристроїв у рухомому складі, 64 – на об'єктах інфраструктури [8].

Кожний акт несанкціонованого втручання в діяльність залізничного транспорту загрожує безпеці руху поїздів, життю і здоров'ю залізничників та пасажирів. Окрім, звичайно, загрози безпеці руху, акти несанкціонованого втручання завдають також значної матеріальної шкоди залізничникам — від збитків від прострочення доставки вантажів до витрат на відновлення руху. Загалом Укрзалізниця в результаті бойових дій та дій терористів на сході країни станом на кінець 2014 року дістала збитків у розмірі понад 900 млн грн тільки через пошкодження об'єктів інфраструктури [9].

Можна констатувати, що діяльність з протидії загрозам несанкціонованих втручань є невід'ємною складовою системи управління економічною безпекою на залізничному транспорті.

Дослідження видів несанкціонованих втручань та їх наслідків як потенційних загроз для залізничного транспорту (рис. 1) дозволяє виявити чинники негативного впливу в межах складових економічної безпеки, що сприяють реалізації актів несанкціонованого втручання.

В наш час залізничники активно проводять профілактичні заходи, спрямовані на зменшення кількості несанкціонованих втручань: інформують пасажирів у ЗМІ та на вокзалах про можливі наслідки неправомірних дій; проводять спільно з працівниками поліції рейди та перевірки; оснащують станції та вокзали системами відеонагляду; інструктують локомотивні бригади та працівників вокзалів; проводять у засобах масової інформації профілактику злочинності на залізницях. Зокрема, на нових електропоїздах встановлюється система контролю несанкціонованого проникнення сторонніх осіб у вагони, що знаходяться у відстої та системи відеонагляду у вагонах.

Ситуація, що склалася засвідчує, що, на жаль, залізничники не мають чіткого уявлення про алгоритм та послідовність дій, які унеможливили б масштаби лиха, пришивидивши затримання злочинців.

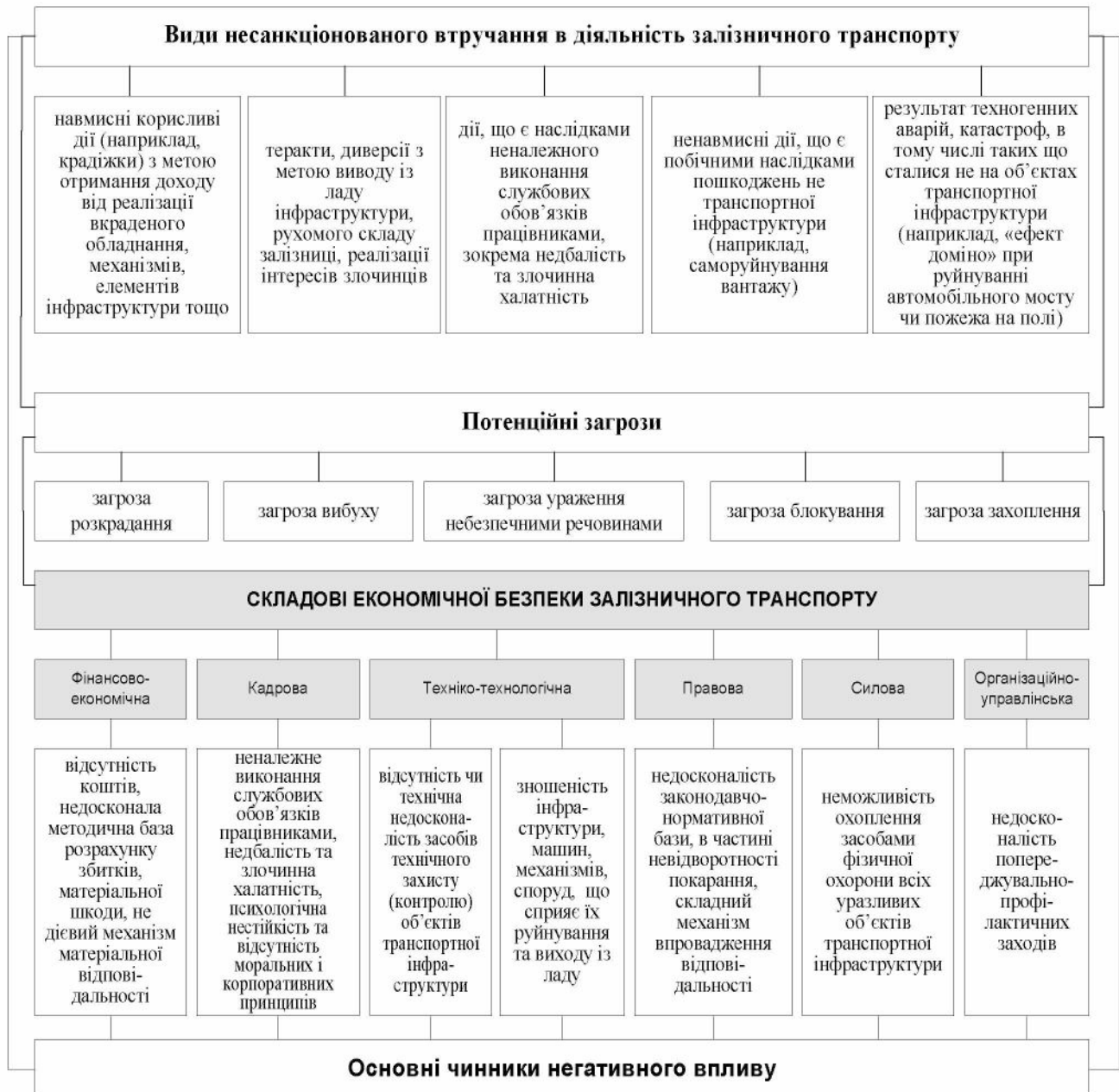


Рис. Взаємозв'язок між загрозами від несанкціонованого втручання в діяльність залізничного транспорту, чинниками негативного впливу та економічною безпекою

Забезпечення системної та ефективної діяльності в сфері протидії та нейтралізації загроз від несанкціонованого втручання на залізничному транспорті потребує використання нових методик і механізмів, нових підходів до напрацювання та впровадження заходів з протидії несанкціонованим втручанням в діяльність залізничного транспорту з урахуванням світового досвіду, українських реалій, наукових підходів та результатів аналізу наявного власного досвіду.

В першу чергу необхідно переглянути нормативні акти (накази, розпорядження,

вказівки, рекомендації і т.д.). Доповнити за вказаною проблематикою законодавчі акти транспортної галузі в рамках нового закону про залізничний транспорт.

Потребує активізації попереджувально-профілактична робота щодо можливостей запобігання несанкціонованим втручанням в діяльність залізничного транспорту шляхом проведення профілактичної роботи в учбових закладах, на підприємствах та установах, в ЗМІ, в рухомому складі, на вокзалах, в інших місцях масового скупчення людей (пасажирів).

Слід обладнати найбільш уразливі ділянки інфраструктури технічними засобами контролю (відеонагляд, системи сигналізації та тривоги, прямий зв'язок з охороною, правоохоронцями і т.д.), технічними засобами збереження обладнання (наприклад, саркофаги для укриття обладнання СЦБ та зв'язку, кабелів і т.д.).

Термінового вирішення потребують завдання щодо налагодження взаємодії з правоохоронними органами (після ліквідації транспортної міліції взагалі і передачі їх функцій регіональним органам МВС).

Вкрай важливо ініціювати посилення відповідальності (адміністративної і кримінальної) за несанкціоновані втручання в діяльність залізничного транспорту, перешкоджання залізничникам виконувати свої обов'язки.

Доцільно переглянути та розширити функції відомчої охорони, більш активно використовувати мобільні групи реагування в системі відомчої охорони. Активно використовувати закордонний та світовий досвід в цьому напрямку, наприклад вивчити та можливо запровадити досвід французів щодо використання для контролю діяльності та схоронності елементів інфраструктури дронів.

Активніше слід проводити навчання та перепідготовку працівників залізничного транспорту щодо заходів з протидії несанкціонованим втручанням в діяльність залізничного транспорту, перешкоджання залізничникам виконувати свої обов'язки, їх дії в екстремальних, нестандартних ситуаціях (для чого задіяти можливості, наприклад ІПК УкрДУЗТ). Важливо навчити залізничників різних рангів правильно діяти в умовах можливої загрози теракту чи диверсії, надати їм необхідні знання та навички з інформаційної та економічної безпеки. Оскільки, як свідчить сумнозвісна практика, мало виявити вірогідність загрози теракту: не менш важливо розумітися на алгоритмі дій. Тобто за лічені хвилини залізничник зобов'язаний у визначеному порядку миттєво проінформувати відповідні інстанції, потому виконати низку дій, спрямованих на забезпечення неперервного руху.

Варто зауважити, що системна робота в напрямку протидії загрозам несанкціонованого втручання в теперішній час не забезпечується. Це пов'язано з тим, що на залізницях відсутня єдина структура, яка б здійснювала діяльність щодо управління безпекою на залізничному

транспорті. Наразі в регіональних філіях ПАТ «Укрзалізниця» введено посади заступника начальника з безпеки (але без апарату виконавців), які організують та виконують роботу з протидії запобіганню можливим терористичним і диверсійним актам та актам незаконного втручання в діяльність залізничного транспорту. Ці функції частково, відповідно до своїх функціональних обов'язків (в рамках «зони відповідальності») виконують і ревізори з безпеки руху поїздів і автотранспорту та робітники служби маркетингу і комерційної роботи (це стосується несхоронності вантажів та крадіжок вантажів, складання комерційних актів) і частково юристи і частково спеціалісти спеціальної служби (планування заходів з протидії терактам та диверсіям, участь у засіданнях штабів з протидії терактам на залізниці) і керівники підприємств. В результаті, цілісної програми дій немає і як наслідок ефективність заходів не відповідає зовнішнім і внутрішнім викликам (ризикам).

В процесі реформування ПАТ «Укрзалізниця» створено департамент з безпеки на залізничному транспорті, введені посади «заступник начальника регіональної філії з безпеки». Однак, в повній мірі не визначений їх статус у законодавчо-нормативному плані.

Для забезпечення працівниками посад у сфері безпеки на залізничному транспорті слід організувати підготовку у профільних ВУЗах такого роду спеціалістів, а на першому етапі, наприклад на базі ІПК перепідготовку фахівців з безпеки на залізничному транспорті.

Було б доцільно залучити до вирішенні вказаної проблеми приватні структури безпеки. Мова йде не про банальну охоронну структуру (у залізничників і так є своя охорона). Мова йде про аналог приватної детективно-аналітичної структури, з можливістю проведення ними певних оперативно-розшукових заходів (в рамках діючого законодавства). Самі залізничники не мають права і можливостей здійснювати такі заходи. Йдеться про виявлення та усунення підґрунтя (передумов) до несанкціонованим втручанням (наприклад, крадіжкам чи пошкодженням інфраструктури), виявлення посібників (це як правило самі робітники залізниці). Під підґрунтям можна розглядати: місця переховання вкраденого, вантажів, автотранспорт, що використовується злочинцями, прилади для здійснення крадіжок, місця збуту краденого (наприклад пункти прийому металу, енергоресурсів), засоби зв'язку і

т.д. Як результат роботи структури стане надання отриманої конкретної інформації (про конкретних осіб, місце і час злочину) правоохоронцям для затримання злочинців.

Ще одним ключовим напрямком удосконалення діяльності з протидії загрозам несанкціонованого втручання є формування дієвої системи матеріального заохочення (преміювання) працівників підприємств залізничного транспорту, які своєчасно виявили правопорушників, запобігли нанесенню матеріальної шкоди, отримали дані про можливе місце та час скоєння правопорушення, надали пропозиції про покращення системи протидії правопорушенням, допомогли правоохоронцям затримати злочинців чи попередити злочин. Це буде значно економічно вигідним, чим покривати збитки.

Висновки. Таким чином, важливим є попередження скоєння втручання в діяльність залізниці, втрат людських і матеріальних ресурсів. У зв'язку з зазначеним потребує додаткового опрацювання та вивчення як на рівні Міністерства інфраструктури, так і на загальнодержавному рівні питання економічної доцільності збільшення витрат на систему захисту залізниць від несанкціонованих втручань, зокрема існує необхідність в створенні організаційної структури управління безпекою і підготовці кадрів у сфері забезпечення економічної безпеки на залізничному транспорті.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Дикань В.Л. Специфические особенности системы обеспечения экономической безопасности железнодорожного транспорта / В.Л. Дикань, И.В. Волонельская // Науковий вісник Херсонського державного університету. – 2016. - Серія: Економічні науки. - №16. – С.63-66.

2. Каламбет С.В. Механізм забезпечення економічної безпеки підприємств залізничної галузі / С.В. Каламбет, В.А. Воропай // Науковий

вісник: Фінанси, банки, інвестиції - 2013 - №2 - С. 106-113.

3. Кожевников Р.А. Экономическая безопасность железнодорожного транспорта : учебное пособие для вузов железнодорожного транспорта / Р.А. Кожевников, З.П. Межох, Н.П. Терешина. – М. : Маршрут, 2005. – 326 с.

4. Чеховська М.М. Загрози економічній безпеці підприємств залізничного транспорту у виробничій сфері / М.М. Чеховська // Науковий вісник Херсонського державного університету. – 2014. - Серія: Економічні науки. - Випуск 9-1. - Частина 3. - С. 119-122.

5. Костюк Ж.С. Функціональні складові економічної безпеки підприємств залізничного транспорту / Ж.С. Костюк // Вісник економіки транспорту і промисловості. – № 42. – 2013. – С. 308-311

6. Тимофеева Т. О. Розробка механізму щодо забезпечення економічної безпеки залізничного транспорту : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук : спец. 08.00.03 "Економіка та упр. нац. госп-вом" / Тимофеева Тетяна Омелянівна ; Укр. держ. акад. залізнич. трансп. — Х., 2009. — 20 с.

7. З початку бойових дій на сході України кількість несанкціонованих втручань в роботу залізниці зросла в 3,2 рази. / [Електронний ресурс]. - Режим доступу : http://uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/395668/

8. У 2015 році зафіксовано 521 випадок несанкціонованого втручання, що загрожував безпеці залізничного руху / [Електронний ресурс]. - Режим доступу : <http://magistral-uz.com.ua/news/u-2015-roci-zafiksovano-521-vipadok-nesankcionovanogo-vtruchannja-wo-zagrozhuval-bezpeci-zaliznichnogo-ruhu.html>

9. «Укрзалізниця» оцінила збитки від дій бойовиків у 900 млн гривень / [Електронний ресурс]. - Режим доступу : <http://economics.unian.ua/transport/959194-ukrzaliznitsya-otsinila-zbitki-vid-diy-boyovikiv-u-900-mln-griven.html>

*Рецензент д.е.н., професор УкрДУЗТ Кірдіна О.Г.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДУЗТ Токмакова І.В.*