

УДК 338.47:656.2(477)

## НЕСАНКЦІОНОВАНІ ВТРУЧАННЯ В РОБОТУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ, ЯК ФАКТОР НАНЕСЕННЯ ШКОДИ ДЕРЖАВНИМ ІНТЕРЕСАМ УКРАЇНИ

*Чердніченко О.Ю., к.е.н., (УкрДАЗТ),  
Чердніченко А.О., аспірант (ХНУМГ ім. О.М. Бекетова)*

*В статті розглядаються питання щодо розробки та впровадження заходів з протидії несанкціонованим втручанням в діяльність залізниці, визначена роль та місце залізниці в загальнодержавній системі захисту залізничного транспорту. Встановлюються причини несанкціонованих втручань, заходи із охорони інфраструктури, їх економічна доцільність. Напрацьовані рекомендації щодо вирішення вказаних проблем на етапі реформування залізничної галузі.*

**Ключові слова:** залізничний транспорт, несанкціоновані втручання, економічна безпека.

## НЕСАНКЦИОНИРОВАННЫЕ ВМЕШАТЕЛЬСТВА В РАБОТУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА, КАК ФАКТОР НАНЕСЕНИЯ ВРЕДА ГОСУДАРСТВЕННЫМ ИНТЕРЕСАМ УКРАИНЫ

*Чердніченко О.Ю., к.э.н., (УкрГАЗТ),  
Чердніченко А.А., аспирант (ХНУГХ им. А.Н. Бекетова)*

*В статье рассматриваются вопросы разработки и внедрения мероприятий по противодействию несанкционированных вмешательств в деятельность железной дороги, определена роль и место железной дороги в общегосударственной системе защиты железнодорожного транспорта. Устанавливаются причины несанкционированных вмешательств, мероприятия по охране транспортной инфраструктуры, ее экономическая целесообразность. Нарботаны рекомендации по решению указанных проблем на этапе реформирования железнодорожной отрасли.*

**Ключевые слова:** железнодорожный транспорт, несанкционированные вмешательства, экономическая безопасность.

## UNAUTHORIZED INTERFERENCE IN RAIL TRANSPORT AS THE SOURCE OF INJURY TO STATE INTERESTS OF UKRAINE

*Cherednichenko O.U., Candidate of Economic Sciences, associate professor (USA of RT)  
Cherednychenko A.O., post-graduate student  
(O. M. Beketov National University of Urban Economy in Kharkiv),*

*The article deals with the problem of development and implementation of measures to counter not sanctioned intervention in railroad activity, determined the role of the railway in the national system for the protection of railway transport. The cause not sanctioned intervention measures for the protection of transport infrastructure, its economic viability. The paper provides recommendations to address these problems at the stage of the reformation of the railway sector.*

*Among the large number of tasks which must be addressed is the problem of safety of passengers and cargo, to ensure the uninterrupted operation of the transport sector, the protection of cargo and railway infrastructure from foreign intervention. These questions should be referred to the issues of economic direction. Avoidance of losses in the uninterrupted operation of the railways has a positive impact on the image of the railway, the railway complex on the economy and helps to improve the investment climate.*

*Thus, the consideration of this issue in this article was done primarily in the context of an economic and socio-political situation in the country, given the process of reforming the railway sector.*

**Keywords:** rail, unauthorized intervention, economic security.

**Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями**

Складовою частиною транспортної системи України є залізничний транспорт – одна з важливих базових галузей економіки України, що забезпечує її внутрішні та зовнішні транспортно-економічні зв'язки, а також потреби населення у перевезеннях. Залізнична транспортна система загального користування, без урахування промислового залізничного транспорту, сягає 30,3 тис. кілометрів колії, вантажних вагонний парк налічує 174939 вагонів. Для вантажних операцій відкрито 1684 станції, наявна інфраструктура включає значну кількість мостів, споруд, залізничних переїздів та інш. На залізницях держави знаходиться значна кількість залізничних вагонів та вантажів, які є власністю інших країн. Обслуговування пасажирів здійснюється на 126 вокзалах, 1684 станціях, 4749 платформах маршрутів приміського сполучення. Залізниця вважається артерією економіки, нитками життя, тому зупинка в їх роботі викликає збої в роботі економіки регіонів та держави в цілому. Історично залізниця була донором окремих галузей економіки, поступалася економічно обґрунтованим відомчим інтересам для вирішення соціальних проблем, стабільності в суспільстві (наприклад, практика датування збитків від перевезень пасажирів), що позитивно впливає на громадське суспільство. За рівнем безпеки залізничний транспорт завжди був лідером серед інших видів транспорту.

Серед великої кількості завдань, які необхідно розв'язувати транспортникам в сучасних умовах – є проблема безпеки пасажирів та вантажів, забезпечення безперебійної діяльності транспортної галузі, охорона вантажів і об'єктів залізничної інфраструктури від сторонніх втручань. Причому ці питання слід відносити і до питань економічного напрямку, так як уникнення збитків в процесі безперебійної діяльності залізниць позитивно відбивається не тільки на іміджі залізниці, а і на економіці залізничного комплексу, сприяє покращенню інвестиційного клімату.

Таким чином, розгляд вказаного питання в даній статті здійснено, насамперед, у контексті до економічної та соціально-політичної ситуації в державі, враховуючи процес реформування залізничної галузі.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій**

Теоретичні основи визначення сутності, складових та механізмів управління забезпеченням економічної безпеки на вітчизняних підприємствах є предметом дослідження широкого кола вчених, зокрема вирішенню проблем економічної безпеки присвятили наукові праці такі вітчизняні вчені як: Козаченко Г.Б., Пономарьов В.П., Ляшенко О.М., Ареф'єва О. В., Дикань В.Л., Воловельська І.В.,

Маковоз О.В., Ковальов Д.І., Сухорукова Т.Г. [1-4], у тому числі питання визначення рівня та розробки механізму забезпечення економічної безпеки на залізничному транспорті вирішуються у дисертаціях Плетникової І.Л. та Тимофєєвої Т.О. [5,6].

**Виділення невирішених частин загальної проблеми.** Однак, вирішення проблем несанкціонованого втручання в роботу залізничного транспорту залишилося поза увагою вчених і потребує дослідження та розробки рекомендацій щодо впровадження дієвих заходів з попередження та протидії несанкціонованим втручанням в системі забезпечення економічної безпеки на залізницях.

**Формування цілей статті.** Метою статті є дослідження загроз несанкціонованого втручання в діяльність залізничного транспорту; обґрунтування рекомендацій щодо вирішення проблеми несанкціонованих втручань в роботу залізничного транспорту в сучасних умовах господарювання, у тому числі враховуючи процеси реформування залізничної галузі; визначення ролі та місця підрозділів залізниць в загальнодержавній системі захисту залізничного транспорту від несанкціонованих втручань.

**Виклад основного матеріалу.** Останнім часом все частіше трапляються випадки несанкціонованого втручання в роботу залізниці. Особливо — на сході країни, насамперед, в містах проведення АТО. Взагалі, тенденція набуває загрозливого характеру. Кількість незаконних втручань у роботу залізничного транспорту збільшилася майже на 140% [7].

Так, майже за шість місяців збитки від несанкціонованого втручання в роботу залізниць становили 1441,5 тис. грн, тоді як минулого року ця сума за аналогічний період становила лише 157 тис. грн. Загалом у січні-липні 2014 року на залізницях України, порівняно з відповідним періодом минулого року, на 82 випадки збільшилась кількість крадіжок і пошкодження елементів рухомого складу та інфраструктури, що призвело до перерви у русі поїздів понад 30 хвилин чи відчеплення рухомого складу від поїздів на шляху прямування. На 8 зросла кількість випадків накладення сторонніх предметів на колію. Зафіксовано 23 повідомлення про встановлення вибухових пристроїв у рухомому складі проти 6 в 2013 році, 68 випадків насильства до залізничників чи учасників руху проти 6 у минулому році, 38 фактів виявлення вибухових пристроїв у рухомому складі чи на об'єктах інфраструктури проти 27 випадків торік. Сторонні особи перекидали рух поїздів 30 разів, тоді як у минулому році було 11 таких випадків [14]. Все частіше залізничники отримують повідомлення про встановлення вибухових пристроїв на вокзалах та інших об'єктах інфраструктури. Зокрема на Південно-Західній залізниці зафіксовано дев'ять

таких випадків (у 2013 р. — сім), а на Одеській — шість (у 2013 р. — один). З початку року співробітники ДСНС виявили 30 вибухівок (у 2013 р. — 23), найбільше — на Південно-Західній залізниці — дев'ять, а на Південній магістралі — 7 (дані приведені за станом на середину червня п.р.). Найважча ситуація склалася на Донецькій залізниці, де зловмисники й надалі продовжують діяти протизаконно. Упродовж січня-липня цього року тут зафіксовано 163 випадки перешкодження роботі магістралі, тоді як за аналогічний період минулого року їх було лише 10. Зокрема, з початку року на Донецькій залізниці пошкоджено 15 мостів, зафіксовано 45 випадків руйнування колій та стрілочних переводів, 18 випадків пошкодження контактної мережі й тягових підстанцій та 53 випадки застосування насильства до залізничників. Також сторонні особи 13 разів перекривали рух поїздів. Проте на деяких залізницях спостерігається позитивна тенденція, а саме — спад несанкціонованого втручання. Зокрема на Львівській магістралі зафіксовано 12 випадків втручання (у 2013 р. — 15), на Одеській залізниці — 30 (у 2013 р. — 42) [8-10].

Несанкціоновані втручання все частіше здійснюються організованими групами, причому зловмисники навіть не розуміють, що їхні дії можуть призвести до виникнення аварійних ситуацій, сходів поїздів з рейок, тобто загрожувати безпеці життя пасажирів і працівників транспорту. Такі інциденти, окрім, звичайно, загрози безпеці руху, завдають також значної матеріальної шкоди залізничникам — від збитків від прострочення доставки вантажів до витрат на відновлення руху (наприклад, вартість сучасного рухомого складу сягає декілька млн.грн.).

Крадіжки на залізницях набули масового характеру, а відсоток розкриття справ і покарання злочинців сягає лише 60% (на 1604 випадки злочинів відкрито 1030 кримінальних впроваджень, засуджено 82 сторонні особи). Через це залізниці не тільки втрачають значні кошти, а й не мають можливості повернути їх через суд. Так, за лише за I півріччя 2013 р. із втрачених 5564,7 тис. грн. залізничникам вдалося «відсудити» лише 267,7 тис. грн.

Загрози несанкціонованого втручання в діяльність залізниці можна умовно розділити на:

- навмисні дії (наприклад, крадіжки) з метою отримання доходу від реалізації вкраденого обладнання, механізмів, елементів інфраструктури тощо;

- теракти, диверсії з метою виводу із лади інфраструктури, рухомого складу залізниці, впливу та реалізації інтересів злочинців;

- дії, що є наслідками неналежного виконання службових обов'язків

працівниками, недбалість та злочинна халатність;

- ненавмисні дії, що є побічними наслідками та пошкоджень не транспортної інфраструктури (наприклад, саморуйнування вантажу);

- результат техногенних аварій, катастроф, в тому числі таких що сталися не на об'єктах транспортної інфраструктури (наприклад, «ефект доміно» при руйнуванні авто мосту чи пожежа на полі).

В сучасних умовах політико-економічної кризи в Україні актуалізується проблема несанкціонованих втручання у вигляді диверсії або теракту, що раніше було не притаманне вітчизняним транспортним комунікаціям. Ці питання необхідно вирішувати негайно, бо під загрозу ставиться не тільки економічна складова, а і життя людей. Варто зазначити, що лише за червень місяць зафіксовано 4 випадки підривання залізничних мостів. Крім залізничних мостів, підривають залізничні колії. На залізницях держави зафіксовано значна чисельність ситуацій, коли виявляються на коліях сторонні предмети, пошкодження колій та магістрального кабелю, колійних коробок пристроїв СЦБ, будинків вокзалу тощо. В цілому лише Донецькій магістралі завдано збитків (за станом на середину червня п.р.) на суму 76,87 тис. грн (у 2013 р. — 6,38 тис. грн). У результаті бойових дій та терористичних актів на Донецькій, Придніпровській та південній залізницях пошкоджено (за станом на 23 липня п.р.) 131 об'єкт інфраструктури на загальну суму 291,6 млн.грн. За цей час залізничники відремонтували, ввели до строю 41 об'єкт колійної інфраструктури. В той же час, залишалося пошкодженим 30,5 км. контактної мережі, лише для відновлення якої потрібеться 29,4 млн. грн. Пошкоджено і адмінбудівлі та технічно-технологічні приміщення [11-12, 13]

До чинників, що сприяють несанкціонованому втручання в діяльність залізничного транспорту слід віднести:

- неможливість охоплення засобами фізичної охорони всіх уразливих об'єктів транспортної інфраструктури;

- відсутність чи технічна недосконалість засобів технічного захисту (контролю) об'єктів транспортної інфраструктури;

- неналежне виконання службових обов'язків працівниками, недбалість та злочинна халатність;

- психологічна нестійкість та відсутність моральних принципів, відсутність патріотичних та корпоративних принципів у працівників, пасажирів, громадян;

- зовнішні фактори, так звані, «форс мажорні фактори» (наприклад, опосередковане іноземне військове втручання);

- зношеність інфраструктури, машин,

механізмів, споруд, основних фондів, рухомої і нерухомої нерухомості, що сприяє їх руйнування та виходу із ладу;

- недосконалість законодавчо-нормативної бази, в частині невідворотності покарання, складних механізм впровадження відповідальності;

- недосконалість попереджувально-профлактичних заходів.

За несанкціоноване втручання в роботу залізниць передбачене покарання:

- за пошкодження залізничної колії, захисних лісонасаджень, снігозахисних огорож та інших об'єктів, споруд і пристроїв сигналізації та зв'язку накладається штраф від 170 грн до 510 грн, а на посадових осіб — від 340 грн до 1020 грн;

- за підкладання на залізничні колії предметів, які можуть спричинити порушення руху поїздів, — від 255 грн до 680 грн;

- за пошкодження внутрішнього обладнання пасажирських вагонів — від 170 грн до 510 грн;

- за умисне руйнування або пошкодження шляхів сполучення, рухомого складу, засобів зв'язку чи сигналізації зловмисники караються штрафом від 850 грн до 4250 грн або виправними роботами на строк до двох років, чи позбавленням волі строком до трьох років;

- за нанесення працівнику тілесних ушкоджень або завдання великої матеріальної шкоди — позбавлення волі на строк від 3 до 8 років;

- діяння, які спричинили загибель людей, караються позбавленням волі на строк від 7 до 15 років;

- відповідальність за здійснення диверсій та терактів, що є тяжкими злочинами передбачають покарання до 15 років. [13]

Економічна шкода та наслідки несанкціонованого втручання в діяльність залізниць (лише підризи мостів та колій) за період травня-червня 2014р. залізничниками оцінюється на рівні 1,2 млрд. грн. За ці кошти можна було б здійснити реконструкцію 200 км. залізничних колій. Відновлення енергетичного господарства дільниці Слов'янська оцінюються фахівцями у 180 млн. грн. Для прикладу будівля тягової електропідстанції на дільниці Кременчуцького вузла Південної залізниці оцінюється майже в аналогічну суму.

Мінімізація наслідків, які зможуть покрити економічні збитки від несанкціонованого втручання в діяльність залізниць, на нашу думку, повинні включати такі основні заходи:

- відродження залізничних військ (входять до структури Міністерства транспорту та інфраструктури України);

- залучення до охорони уразливих в

диверсійно-терористичному відношенні об'єктів підрозділів територіальної оборони;

- в процесі реформування залізничної галузі не допустити ліквідації підрозділів воєнізованої охорони та передачі їх функцій стороннім структурам (насамперед, комерційної спрямованості, що не мають права використання вогнепальної зброї, відповідної мотивації);

- витрачання обґрунтовано достатньої кількості коштів та охорону, засобів технічного контролю, охорону службової інформації, заходи перевірконого характеру при кадровому підборі;

- посилення відповідальності та пильності працівниками залізничного транспорту;

- посилення відповідальності за скоєння випадків несанкціонованого втручання в діяльність залізниць;

- посилення взаємодії та співпраці з правоохоронними та контролюючими органами.

Слід зазначити що реалізація більшості із них не підпадають під категорію економічних і потребує значних фінансових витрат державних ресурсів саме в період скрутного економічного становища держави та періоду реформуваль галузей національної економіки. Саме процес відновлення роботи залізничного транспорту може позитивно вплинути на розвиток як регіональних так і загальнодержавних економічних складових. Особливо треба відмітити і соціально-політичну складову відновлення роботи залізниць в повному обсязі, а це і транспортне сполучення найбільш доступним, дешевим і надійним видом транспорту і транспортне забезпечення вантажовідправників і впевненість в майбутньому для населення постраждалих регіонів.

На нашу думку дуже важливим є саме попередження скоєння втручання в діяльність залізниць, втрат людських і матеріальних ресурсів, а не робота за наслідками. Також, на нашу думку потребує додаткового опрацювання та вивчення як на рівні Міністерства транспорту і інфраструктури, так і на загальнодержавному рівні питання економічної доцільності збільшення витрат на систему захисту залізниць від несанкціонованих втручань. Це питання є невідомою частиною загальнодержавної системи національної безпеки і інколи галузь самотужки не може ефективно протистояти вищенаведеним викликам.

**Висновки.** Вирішення питань безпеки, мінімізації несанкціонованих втручань в діяльність залізниць неможливо без тісної взаємодії та співпраці з правоохоронними органами, місцевим населенням та патріотично налаштованими громадянами ускладнено. Залізничники розраховують на вирішення правоохоронними органами деяких питань, що виходять за межі компетенції залізничного транспорту, наприклад,

посилення профілактичної роботи серед місцевого населення та припинення діяльності каналів збуту викрадених вантажів. Важливим є і те, що в процесі реформування залізничного транспорту треба передбачити існування органу з координації та протидії терористичним проявам на залізницях (в теперішній на залізницях час цю проблему намагаються вирішити шляхом створення комісій з протидії крадіжкам, безпеки руху поїздів і автотранспорту, охорони праці і пожежної безпеки, а також роботи штабу з тротидії терпрооявам).

### СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Козаченко Г.В. Економічна безпека підприємства: сутність та механізм забезпечення [Текст] : монографія / Г.В. Козаченко, В.П. Пономарьов, О.М. Ляшенко. – К. : Лібра, 2003. – 203 с.
2. Ареф'єва О. В. Планування економічної безпеки підприємств [Текст]: монографія / О. В. Ареф'єва, Т. Б. Кузенко; Європ. ун-т. - К., 2004. - 169 с.
3. Дикань В.Л. Економічна безпека підприємства [Текст]: навч. посібник. / В.Л. Дикань, І.В. Воловельська, О.В. Маковоз – Харків: УкрДАЗТ, 2011.-266с.
4. Ковалев Д.И. Экономическая безопасность предприятия / Д.И. Ковалев, Т.Г. Сухорукова // Экономика Украины. – 1998. - № 10. – С. 48 -51.
5. Плетнікова І. Л. Визначення рівня і за забезпечення економічної безпеки залізниці: автореф. дис. кандидат економічних наук: 08.07.04 / І. Л. Плетнікова; Харківська державна академія залізничного транспорту. – Харків, 2001. – 19 с.
6. Тимофеева Т.О. Розробка механізму щодо забезпечення економічної безпеки залізничного транспорту: автореф. дис... канд. екон. наук: 08.00.03 / Т.О. Тимофеева ; Укр. держ. акад. залізн. трансп. — Х., 2009. — 20 с.
7. Прес-служба державної адміністрації залізничного транспорту «Кількість незаконних втручань у роботу залізничного транспорту збільшилася майже на 140 %» [Електронний ресурс] // Режим доступу : <http://www.kmu.gov.ua>
8. «Про мобілізаційну готовність»: Закон України №3543-ХІІ ВР // Відомості Верховної Ради України. [Електронний ресурс] // Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua>
9. Про транспорт: Закон України від 10 листопада 1994 р. № 232/94-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1994 [Електронний ресурс] // Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/>
10. Про об'єкти підвищеної небезпеки: Закон України ВР [Електронний ресурс] // Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/>
11. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 27 грудня 2006 р. № 651-р “Про схвалення Концепції Державної програми реформування залізничного транспорту” [Електронний ресурс] // Режим доступу : <http://www.zakon1.rada.gov.ua>.
12. «Інструкції щодо утримання захисних споруд цивільної оборони в мирний час» №653 від 09.10. 2006р. [Електронний ресурс] // Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua>
13. «Укрзалізниця» оцінила ущерб от взрывов на железной дороге в 1,2 млрд. гривен [Електронний ресурс] // Режим доступу: <http://comments.ua/> Газета «Магістраль», №57 (1943), 23-29 липня 2014р.

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

УДК 658.7:656.2

## УДОСКОНАЛЕННЯ ПЛАНУВАННЯ РОБОТИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ПРИ РОЗШИРЕННІ МОЖЛИВОСТЕЙ ЛОГІСТИЧНИХ МЕТОДІВ

*Шевченко А.В., аспірант (УкрДАЗТ)*

*У статті розглянуті проблеми роботи залізничного транспорту. Визначено доцільність застосування новітніх логістичних методів при плануванні оперативної роботи залізничного транспорту. Визначено необхідність інтенсивного застосування та модернізацію існуючих інформаційних систем, створення нових програмних комплексів для проведення операцій по оформленню вантажів. Розглянуті шляхи покращення конкурентоспроможності залізничного транспорту за допомогою введення в експлуатацію географічних інформаційних систем.*