

## ЭКОНОМИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ: СУЩНОСТЬ И ИДЕНТИФИКАЦИЯ УГРОЗ

*С.Л. Шатров, канд. экон. наук, доц.,*

*А.С. Писарева, студентка, 4 курс,*

*Белорусский государственный университет транспорта, Гомель*

*Усиление международной конкуренции на микро- и макроуровнях, неравномерность экономического развития стран мира на современном этапе приводит к различным противоречиям, что отражается на росте уровня конкуренции и нарушений в разных сферах хозяйствования. Для предотвращения их возникновения необходимо иметь четкое представление о сущности категории «безопасность», а также уметь идентифицировать и предупреждать угрозы применительно к конкретному субъекту хозяйствования или отрасли в целом.*

**Ключевые слова:** *экономическая безопасность, угрозы, транспортная безопасность, факторы угроз, функции.*

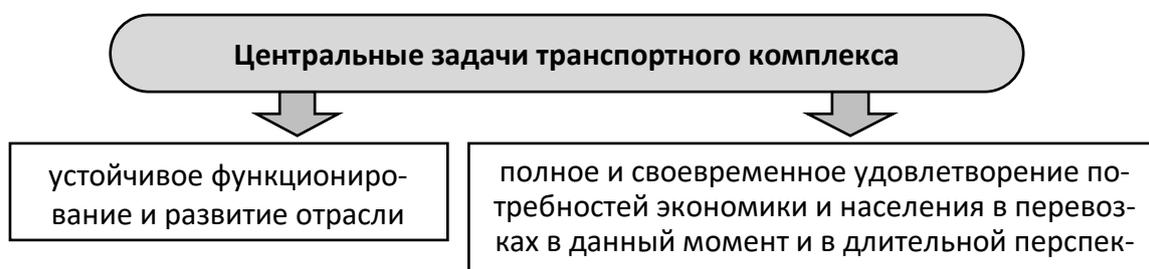
Согласно Концепции национальной безопасности Республики Беларусь, утвержденной Указом Президента Республики Беларусь от 9 ноября 2010 г. (с изменениями и дополнениями от 24 января 2014 г. № 49), экономическая безопасность страны представляет собой состояние экономики, при котором гарантированно обеспечивается защищенность национальных интересов от внутренних и внешних дестабилизирующих явлений [1]. Тогда, вследствие отсутствия определения в нормативной базе, применительно к субъекту хозяйствования категорию можно трактовать как «качественную характеристику экономической системы, определяющую ее способность поддерживать нормальные условия функционирования», что требует адаптации к деятельности конкретных отраслевых субъектов хозяйствования.

Директива Президента Республики Беларусь №3 от 14.07.2007 «О приоритетных направлениях укрепления экономической безопасности государства» по своему содержанию нацелена на экономическую безопасность промышленных организаций: «наибольшую актуальность в сфере экономической безопасности страны приобретают обеспечение сбалансированного развития организаций и повышение эффективности их работы за счет роста добавленной стоимости, увязки объемов промышленного производства с сокращением запасов готовой продукции и увеличением экспортных поставок товаров, высокоэффективных инвестиционных проектов, а также улучшение финансового состояния промышленных организаций в целях создания условий для устойчивого качественного экономического роста», что не учитывает специфику деятельности субъектов транспортного комплекса страны [2]. Транспорт затрагивается лишь косвенно в задачах Совета Министров Республики Беларусь по обеспечению энергетической безопасности страны «принять кардинальные меры по экономии и бережливому использованию топливно-энергетических ресурсов во всех сферах производства, в строительстве, на транспорте и в жилищно-коммунальном хозяйстве».

Применительно к организациям железнодорожного транспорта в нормативной базе безопасность упоминается в Законе Республики Беларусь от 06.01.1999 N 237-3 (ред. от 17.07.2018) «О железнодорожном транспорте»: безопасность движения и эксплуатации

железнодорожного транспорта – 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 которых 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 [3].

Безусловно, роль транспорта и его безопасность имеет первостепенное значение в функционировании экономики любого государства, при этом обладая стержневой функцией для ее единства и целостности (рисунок 1). Транспорт, обеспечивая устойчивую, эффективную и бесперебойную работу, дает возможность иным отраслям экономики понизить стоимость товаров и услуг, увеличить скорость их производства, товарообмена, при этом стимулируя рост потребления, а вследствие этого расширения международных связей. Однако достижение этих результатов, возможно только в условиях обеспечения достаточно высокого уровня безопасности транспортной деятельности. Отдельное внимание в законодательстве уделено Правилам по обеспечению безопасности перевозки опасных грузов внутренним водным транспортом, гражданскими воздушными судами, автомобильным транспортом и железнодорожным транспортом по территории Республики Беларусь. При этом, можно констатировать наличие правового вакуума в области нормативного обеспечения экономической безопасности транспортного комплекса. Так, в законодательстве особое внимание уделяется безопасности процесса перевозки, пассажиров и грузов, но не экономической безопасности самого субъекта хозяйствования, осуществляющего эту деятельность, однако последняя имеет прямое влияние на транспортную безопасность и наоборот.



**Рисунок 1. – Центральные задачи транспортного комплекса**

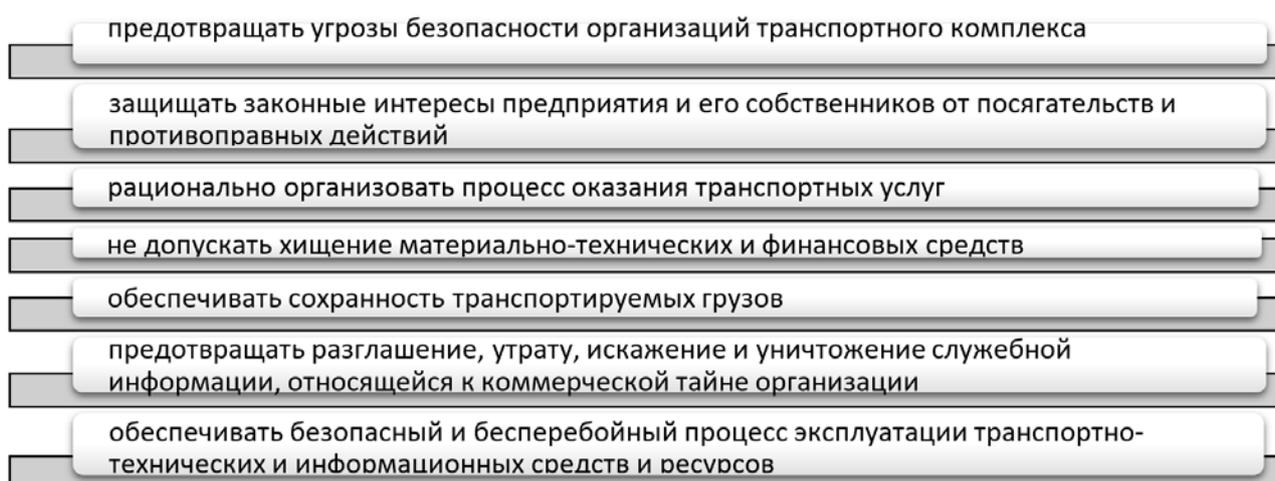
С этой целью на законодательной основе необходимо сформулировать и закрепить основополагающие принципы и нормы правового регулирования функционирования транспортной системы с учетом обеспечения ее экономической безопасности. Такие нормы должны стать элементом нормативно-правовой основы, регламентирующей транспортную безопасность (к примеру, Закон «О транспортной безопасности») в Республике Беларусь в части установления количественных и (или) качественных требований (цифровые показатели, нормативы, характеристики, правила, методики, классификации и т.д.) к объектам материального мира (в том числе к сырью и материалам (ресурсам), зданиям и сооружениям, транспортным средствам, оборудованию и т.д.); транспортным технологическим процессам (операциям); системам управления (менеджмента); процедурам, методикам, методам и способам поиска, получения, передачи, сбора, обработки, накопления, хранения, распро-

странения и (или) предоставления информации, а также пользования информацией и ее защиты; компетентности граждан и юридических лиц в выполнении работ, оказании услуг [4].

Поэтому считаем научно обоснованным мнение о том, что категория «экономическая безопасность» в отношении транспортных систем имеет следующее наполнение: «состояние экономической среды транспортной системы, обеспечивающее ее защищенность от внутренних и внешних дестабилизирующих угроз совершения актов незаконного вмешательства». При этом согласно Закону Российской Федерации от 08.02.2007 №16-ФЗ «О транспортной безопасности» «акт незаконного вмешательства» можно определить как «противоправное действие (бездействие), в том числе террористический акт, угрожающее безопасной деятельности транспортного комплекса, повлекшее за собой причинение вреда жизни и здоровью людей, материальный ущерб либо создавшее угрозу наступления таких последствий» [5]. Тогда «обеспечение экономической безопасности транспортных систем» – это реализация определяемой государством системы экономических мер в сфере организации и функционирования транспортного комплекса, исключающих угрозы совершения актов незаконного вмешательства».

Система обеспечения экономической безопасности на транспорте включает субъект и объект, которые постоянно находятся в тесной взаимосвязи, где объект – это устойчивое состояние экономики транспортного предприятия на текущую и долгосрочную перспективу, а главный субъект – специализированные внутренние службы экономической безопасности предприятий транспортного комплекса [6].

Основная задача службы экономической безопасности состоит в том, чтобы обеспечить своевременное, быстрое, адекватное реагирование на малейшее возмущающее воздействие, подрывающее экономику предприятия. Такие воздействия заключаются преимущественно в угрозах со стороны внешнего и внутреннего окружения, способные нанести ущерб транспортному предприятию. Служба обеспечения экономической безопасности предприятия транспорта обязана выполнять определенные действия с целью предотвращения угроз экономической безопасности транспортной организации (рисунок 2).



**Рисунок 2. – Функции службы обеспечения экономической безопасности транспортной организации**

Для определения конкретного перечня угроз экономической безопасности на транспорте требуется их увязка с уровнем существенности ущерба. Например, незначительный ущерб не может сильно повлиять на экономическое состояние предприятия в целом, а потому не обязывает принятие существенных мер для их предотвращения из-за необъективности последующего финансового эффекта. В случае существенной угрозы, которая может привести к значительным потерям, необходимо внимание службы экономической безопасности для их своевременного обнаружения и устранения, чтобы избежать или сократить возможные потери.

Обобщенно идентифицированные в настоящее время угрозы экономической безопасности железнодорожного транспорта можно представить следующим образом (таблица).

Таблица. – Угрозы экономической безопасности на железнодорожном транспорте

| Угрозы   | Проявление   |
|--|--|
| Высокая стоимость сооружений железных дорог и медленная отдача вложенного капитала | Окупаемость капиталовложений в среднем свыше 10 лет. Расход металла более 150 тонн на 1 км пути. Дорогостоящие элементы пути, транспортные средства и механизмы  |
| Большой удельный вес условно-постоянных расходов в себестоимости перевозок         | Условно-постоянные расходы в себестоимости составляют до 50%   |
| Повышенная опасность труда   | Рабочие места расположены вблизи движущихся составов, электрификация путей, что приводит к дополнительным расходам на обеспечение безопасности труда сотрудников |
| Транзитный потенциал   | В условиях сокращения транзита уменьшается валютная выручка  |
| Неопределенность курсов валют  | Волатильность приводит к потерям, связанным с продажей или приобретением валюты  |
| Закредитованность  | При снижении объемов перевозок уменьшается выручка, а значит, возможность рассчитываться по долгам   |
| Смешанный административно-рыночный характер управления                             | Деятельность железнодорожного транспорта осуществляется преимущественно на товарных рынках на рыночных принципах, а управление – в административных рамках       |

*Источник:* собственная разработка.

В настоящее время существует целый ряд методических и руководящих документов, которые определяют номенклатуру угроз и методики оценки и ранжирования угроз для различных категорий объектов. Благодаря анализу можно увидеть, что не только методики определения угроз сильно отличаются друг от друга, но даже номенклатура имеет отличия в разных интерпретациях. В различных документах разночтения возникают из-за отсутствия стандарта, который определяет терминологию в области экономической безопасности. Однако встречаются ситуации, когда трактовка термина намеренно изменяется, например, для ограничения номенклатуры угроз или источников их возникновения.

При составлении первичной номенклатуры угроз целесообразно учитывать даже маловероятные угрозы. В случае необходимости проводится декомпозиция каждой выделенной угрозы «вглубь». Например, на основании мирового опыта, угроза подвижному составу, которая ведет в предельных ситуациях к прекращению транспортного сообщения, может быть реализована путем повреждений в салонах вагонов, хулиганскими действиями по отношению к подвижному составу, вредительством в колесных парах и т.д. и т.п. В конечном итоге, подобная декомпозиция угроз трансформируется в типовые сценарии их реализации, которые являются основанием для формирования базовых мероприятий системы экономической безопасности.

Важнейшим критерием объективного сокращения номенклатуры угроз выступает возможность изъять из учета наименьшие угрозы в процессе разработки концепции создания или модернизации системы экономической безопасности, а также при реализации конкретных технико-экономических решений по отдельным уровням и субъектам железнодорожного транспорта. Здесь нужно понимать, что затраты на функционирование системы экономической безопасности по нейтрализации конкретной угрозы «не должны превосходить» ожидаемые потери от ее реализации.

Также необходимость сокращения номенклатуры угроз определяется тем, что при оценке потенциальной эффективности системы экономической безопасности рассматриваются не сами угрозы или их источники, а сценарии реализации. Поэтому каждая угроза в сформированной первичной номенклатуре должна предполагать большое количество сценариев, отличающихся целями воздействия, характеристиками источников и другими параметрами. То есть, качество оценки эффективности системы экономической безопасности ограничено разумными размерами задачи, которые существенно затрудняют достоверный расчет из-за наличия большого количества параметров и результатов [6, с. 317].

Разумное ограничение номенклатуры угроз помимо теоретических целей преследует и вполне понятную практическую цель – снижение количества рассматриваемых угроз до реального уровня, при котором эксперт, производящий оценку эффективности системы экономической безопасности, имеет инструментарий и исходные данные для анализа и сравнения угроз, принятия рациональных решений в процессе защиты объекта воздействия. В настоящее время в существующих работах ограничение перечня угроз может осуществляться на основании фильтрации по следующим признакам:

- размеру потенциальных потерь;
- объему и горизонту;
- вероятности реального проявления.

Необходимо учитывать, что все три вида фильтрации достаточно жестко связаны между собой, поэтому необходимо проводить фильтрацию комплексно.

При изменениях текущего положения дел в республике и за рубежом возможно как появление новых угроз экономической безопасности, так и нивелирование уже существующих. Поэтому идентификация и противодействие угрозам экономической безопасности транспортных организаций нуждаются в дальнейшей координации со стороны государства с целью единообразия их правового регулирования и правоприменения, административного управления, научного исследования, в том числе определения компетенции государства и его органов, а также межгосударственных образований и самих субъектов хозяйствования.

#### Список использованных источников

1. Об утверждении Концепции национальной безопасности Республики Беларусь [Электронный ресурс] / Указ Президента Республики Беларусь от 09.11.2010 № 575: ред. от 24.01.2014 // Национальный правовой портал Республики Беларусь. - Режим доступа: <https://pravo.by/document/?guid=3871&p0=p31000575>. - Дата доступа: 20.09.2022
2. О приоритетных направлениях укрепления экономической безопасности государства [Электронный ресурс] / Директива Президента Республики Беларусь от 14.07.2007 № 3 // Национальный правовой портал Республики Беларусь. - Режим доступа: <https://pravo.by/document/?guid=12551&p0=C21600336&p1=1>. - Дата доступа: 20.09.2022
3. О железнодорожном транспорте [Электронный ресурс] / Закон Республики Беларусь от 06.01.1999 № 237-3: ред. от 17.07.2018 // Информационно-правовая система Etalon.by. - Режим доступа: <https://etalonline.by/document/?regnum=h19900237>. - Дата доступа: 20.09.2022

4. Шатров С.Л. Функциональные составляющие экономической безопасности железнодорожного транспорта / Шатров С.Л., Даниленко А.В., Жигалов В.Л. в сборнике: Проблемы безопасности на транспорте: Материалы XI Международной научно-практической конференции, под общ.ред. Ю.И. Кулаженко.- 2021. – С. 256-258
5. О транспортной безопасности [Электронный ресурс] / Закон Российской Федерации от 08.02.2007 № 16-ФЗ // КонсультантПлюс. - Режим доступа: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_66069/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_66069/). - Дата доступа: 20.09.2022
6. Мельникова Е.П., Черноус О.И., Везелев И.И., Экономическая безопасность // Е.П. Мельникова, О.И. Черноус, И.И. Везелев / Вестник УрФУ. Серия экономика и управление Том 18, № 2. ISSN 2412-5725, – 2019. – С. 313–332.