



**Осадчий Евгений Иванович,**  
*к.геогр.н., доцент*  
*кафедры международной экономики*

332.913 (477)

### СИСТЕМА ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ УКРАИНЫ

Функционирование региональных и национальных экономических систем неразрывно связано с развитием транспорта. Последний выступает многофункциональной системой, которая обеспечивает связанность территории, бесперебойное перемещение факторов производства, комфортные условия жизнедеятельности. В связи с этим транспорт - незаменимое звено воспроизводственных процессов – от локального до глобального уровня. Закономерно в системе национальной безопасности транспортная безопасность (ТБ) занимает важное место. Она предотвращает неустойчивость перевозок, обеспечивает геополитическую стабильность и экономическую устойчивость государства. Ее снижение создает реальную угрозу национальным интересам во всех сферах деятельности.

Вопросы формирования ТБ нашли отражение в работах ряда отечественных и зарубежных ученых, занимающихся вопросами национальной и региональной безопасности, в частности Л. Абалкина, В. Богомолова, А. Голикова, Д. Данилишина, А. Жалило, М. Куликова, А. Кускова, Ю. Липеца, В. Мунтияна, Н. Мироненко, С. Пирожкова, В. Шлемко и др. Рассматриваемые аспекты ТБ авторы связывают с ростом параметров материальных и людских потоков, усилением международных связей, усложнением техногенного состава транспортных средств. Поэтому вопросы ТБ требуют более широкого, комплексного подхода в их изучении

Исследование литературы свидетельствует, что общая концептуальная система ТБ еще не сформирована, что тормозит решение конкретных задач в сфере инфраструктурной безопасности и актуализирует тему исследования.

Целью статьи является формирование теоретических подходов в области состояния и управления ТБ через инструментарий системного анализа и разработка рекомендаций по совершенствованию ключевых элементов транспорта украинского государства с точки зрения укрепления безопасности ее функционирования. Объектом исследования становится система управления ТБ в условиях активизации роли транспорта в экономическом развитии Украины.

Обращаясь к исходному понятию «транспортная безопасность», следует определить, что современное состояние экономики страны зримо всего просматривается через развитие транспортной системы. Именно от ее уровня развития и деятельности зависит работа всех отраслей хозяйства, участие Украины во всех видах внешних связей, удовлетворение возрастающих потребностей людей в товарах и услугах. Одновременно транспорт играет ведущую роль в территориальном разделении труда, выступая фактором экономической специализации районов.

Для реализации важнейшей функции транспорта в Украине сложились, в первую очередь, геоэкономические предпосылки. К ним следует отнести: обширные границы с семью государствами; выход к двум незонирующим морям; выгодное транзитное положение. В совокупности с развитой системой коммуникаций это дает доступ к океаническим и континентальным ресурсам других стран.

Не менее важное значение имеют материальные предпосылки. По обобщающему показателю, - плотности коммуникаций на 10 тыс. км<sup>2</sup> территории, - на железные дороги приходится 372 км., внутренних водных путей – 78 км., автодорог с твердым покрытием – 1933 км [1, с.221]. Особо важное значение имеет безопасность на железнодорожном транспорте. На начало 2010 года общая протяженность железных дорог в Украине превысила 22 тыс. км, из которых 42% электрифицировано. Участие государства в международных спортивных проектах позволило с 2012 года на основных магистралях развития осуществлять скоростные пассажиродвижения.

Потенциальным объектом создания небезопасных ситуаций остаются автодороги страны.

## ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

Протяженность автодорог общего пользования с 1990 года возросла лишь на 1,8 тыс. км (табл. 1), т.к. все внимание было сосредоточено на увеличении доли дорог с твердым покрытием (она превышает 98%) как основы более скоростного и безопасного движения.

Таблица 1

Динамика развития автодорог Украины, тыс. км				
Типы дорог	1990	2000	2010	В % до 1990
Автодороги общего пользования, в том числе с твердым покрытием	167,8	169,5	169,7	101,8
	157,2	163,8	165,9	105,7

Украина обладает мощным портовым потенциалом: на побережье Черного и Азовского морей находятся 18 морских торговых портов, территорию которых обслуживают 600 порталных кранов, тысячи единиц другой техники. Дальнейшее развитие морского транспорта, согласно программе Морской доктрины Украины до 2035 года, будет способствовать обеспечению ее устойчивого развития как приморского государства, защите и обеспечению ее национальных интересов и безопасности в районах Мирового океана.

Решающую роль на развитие транспорта оказывают макроэкономические предпосылки, и в первую очередь, объемы и динамика ВВП. Номинальный ВВП Украины впервые в 2010 году превысил триллионный рубеж, составив 1 трлн. 86 млрд. грн. При росте ВВП 4,2% рост грузооборота составил 3,9%, что делает и транспортную работу индикатором общеэкополитического развития. Все это связано с тем, что в первые два десятилетия реформ на транспорте были проведены базовые структурные и институциональные преобразования. В результате разделения функций государственного управления и хозяйственной деятельности была создана адекватная рыночным условиям система государственного регулирования рыночной деятельностью. Вместе с тем, несмотря на общую адаптацию транспортной инфраструктуры к рыночной экономике, ее состояние в Украине нельзя считать оптимальным, а уровень развития достаточным. На фоне роста спроса на транспортные услуги, в транспортной системе и ее подотраслях сохраняется ряд проблем: старение основных фондов и их несвоевременного обновления. Как результат, наблюдается более высокая доля аварийных ситуаций и транспортных происшествий в сравнении со странами с развитой рыночной экономикой.

Принципиальное значение в определении ТБ имеют особенности размещения и функционирования объектов транспорта. Несмотря на сложный видовой состав, любой объект транспорта поддерживает два основных вида безопасности: 1) safety - сохранность грузов, транспортных средств и обеспечение безопасности пассажиров и перевозчиков; 2) security – поддержание безопасности от воздействия внешних угроз (чрезвычайных ситуаций, террористических актов, стихийных бедствий). Как результата, параметрические характеристики ТБ значительно варьируют (табл. 2).

Таблица 2

Параметры безопасности основных видов транспорта *		
Виды транспорта	Экономические (сохранность объектов перевозки)	Экологические (нагрузка на ОС)
Транспортная система	Средняя	Средняя
В т.ч. автодорожная	Относительно высокая	Низкая
Водная	Средняя	Относительно высокая
Энергетическая	Относительно высокая	Средняя

\* авторская версия

На ТБ воздействуют как инженерно-технические сооружения и объекты (каналы, дороги, трубопроводы), так и подвижный состав (на автомобильном транспорте - это основной объект загрязнения окружающей среды). Одновременно несформированность, в ряде случаев устаревший состав фондов резко снижают параметры ТБ.

Переходя к определению ТБ, отметим многоплановость ее исходных толкований. Ряд авторов (А. Кусков О. Понукалина) под ТБ понимает сложную систему нормативов и правил, которые сводят к минимуму нестабильность и аварийность функционирования элементов инфраструктуры,

## ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

одновременно поддерживая их технико-экономические параметры (скорость доставки и др. сервисные характеристики) [1, с. 49]. В. Богомолов предметом ТБ определит изучение защитных свойств транспортной системы и механизмов ее противостояния опасным силам и факторам [3 с. 10]. Другие исследователи [4] связывают ТБ с особенностями, функциями и принципами управления отдельными видами инфраструктуры.

Указанные подходы не лишены оснований, т.к. ТБ всегда связана с массовым перемещением товаров, услуг, людей (только в 2009 г. всеми предприятиями транспорта Украины перевезено 541 млн. т грузов, 4,5 млрд. пассажиров). Несмотря на регулируемость этого сложного процесса перемещения, в нем сохраняется значительная доля стохастичности. Поэтому ТБ обязательно предусматривает:

организацию инфраструктурного строительства (путей, дорог, каналов связи) в соответствии с утвержденными стандартами и нормативами;

разработку правил движения объектов перемещения;

управление движением (организация потоков транспортных средств);

надзор и контроль за организацией движения.

До сих пор за границами авторских подходов остается восприятие транспорта как управляемого системного образования, которое превращается из средства обеспечения нужд обращения в общее условие организации производства. Системный подход позволяет определить ТБ страны как состояние бесперебойного функционирования инфраструктуры национальной экономики, при котором обеспечивается эффективность реализации воспроизводственного процесса. Целью обеспечения ТБ становится создание и обеспечение гарантий предоставления потребителям договорных услуг объектов инфраструктуры и сохранности перемещаемой продукции. При такой формулировке содержания ТБ возникает возможность определения ее территориальной и компонентной структуры, что можно наблюдать из рис. 1.

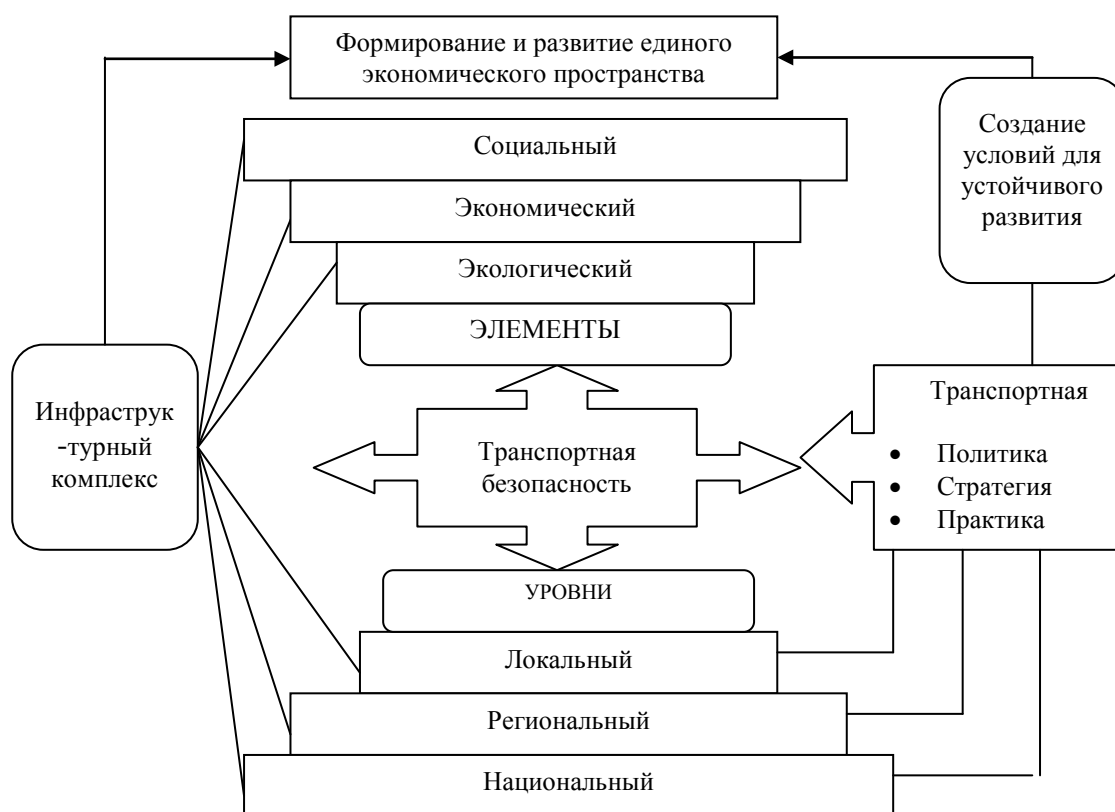


Рис. 1. Элементы и уровни ТБ страны

В системе национальной ТБ закономерно формируются и учитываются:

социальный элемент, направленный на всестороннее обеспечение здоровья и жизни перевозимых пассажиров, конфиденциальности передаваемой информации и др. направлений соблюдения прав и свобод в сфере инфраструктурного обслуживания;

экономический элемент, который предполагает выполнение коммерческих условий сохранности перемещаемой продукции;

наконец, экологический элемент определяет систему взаимодействия транспорта и окружающей среды и безопасность транспортной деятельности целесообразно оценивать по уровням: на локальном, когда вопросы ТБ возникают и решаются в пределах крупных предприятий и населенных пунктов; региональном (в пределах административного района, области) и национальном.

Снижает ТБ низкое техническое состояние большинства: а) мостов, путепроводов; б) гидротехнических сооружений (плотин, дамб); в) неэффективная эксплуатация коммерческих транспортных средств (авиация, автотранспорт). Все это способствует увеличению аварийных ситуаций, снижению гарантии безопасности жизни и здоровья пассажиров.

Потенциальные угрозы безопасности страны возникают при использовании ее транзитного потенциала, в реализации стремления интегрироваться в европейские транспортные системы. Технологические мощности национальной транспортной инфраструктуры дают возможность ежегодно перевозить и перерабатывать 60-70 млн.т. грузов и доставлять трубопроводным транспортом до 200 млн.т. грузов. Однако фактические объемы транзита (в частности – нефти и газа) значительно ниже в виду:

неустойчивости конъюнктуры рынков транспортных услуг, дифференциации маршрутов перевозки, создающих угрозу нефтегазовому транзиту страны (создание системы «Северный поток» и пр.);

конкурентоспособность смежных стран-транзитеров. Следует учитывать возрастание потенциальной угрозы террористических актов при расширении международных грузо- и пассажиропотоков.

И главное – не достигнута необходимая комплексность в управлении развитием транспортной системы. Именно для решения этой проблемы в соответствии с Указом Президента Украины в мае 2011 года сформировано Министерство инфраструктуры Украины. Оно стало главным органом в формировании и обеспечении реализации государственной политики в сферах авиационного, автомобильного, железнодорожного, морского и речного, городского электрического транспорта, туризма, деятельности курортов, дорожного строительства, обеспечение безопасности движения.

Одной из постоянных задач Министерства является реализация государственной политики в сфере безопасности движения. При этом деятельность всех управленческих структур и субъектов основана на 16 статье Закона «О транспорте», где указано, что «предприятия транспорта обязаны обеспечивать безопасность жизни и здоровье граждан, безопасность транспортных средств, охрану окружающей среды» [5]. Закон детализирует какие из направлений безопасности наиболее необходимы: а) в строительстве коммуникаций; б) при организации и движении транспортных средств; в) при перевозках опасных веществ.

Общие вопросы ТБ поставлены в разработанной транспортной стратегии Украины на период до 2020 года. В каждой из определенных целей его развития: 1) модернизация транспортной инфраструктуры; 2) обеспечение конкурентоспособности и качества транспортных услуг; 3) повышение экологичности и энергоэффективности перевозок предусмотрены конкретные мероприятия по функционированию этого ключевого звена инфраструктурного комплекса государства.

Созданную систему управления и регулирования ТБ в целом можно определить как сформированную, но мало эффективную. С точки зрения конечных результатов в системе организационных и управленческих мероприятий по повышению ТБ могут способствовать: 1) структурные и технологические преобразования, ведущие к уменьшению аварийности и неритмичности работы средств транспорта; 2) качественная модернизация всех объектов транспорта на основе европейских норм и стандартов; 3) корректировка стратегии развития транспорта с разработкой сценария развития ТБ. При реализации этого сценария транспорт должен не только обеспечить растущий спрос на его услуги, но и стать одним из катализаторов социально-экономического развития Украины и ее регионов, инструментом активного исследования геостратегического потенциала нашей страны. Все это требует постоянного повышения конкурентоспособности, комплексной безопасности и устойчивости функционирования объектов транспорта нашей страны.

## **ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ**

В эпоху активизации движения факторов производства украинское государство используя выгоды положения, стремится развивать все виды транспорта. В процессе интеграции Украины с ЕС будет возрастать роль сухопутного и особенно морского видов транспорта.

Наблюдаемые разные технико-экономические уровни развития видов транспорта, нарастающие грузо- и пассажиропотоки по трансевропейским коридорам активизируют вопросы транспортной безопасности. ТБ должна восприниматься как сложный процесс бесперебойной деятельности транспорта страны, при котором обеспечивается эффективное и безопасное функционирование всех его звеньев, предотвращение и смягчение возникающих в процессе его развития проблем и угроз. С целью стабилизации и укрепления ТБ необходим комплекс мер организационно-хозяйственного и финансового порядка на основе системного управленческого подхода.

### **Литература**

1. Голиков А.П. Размещение производительных сил и регионалистика/ А.П. Голиков, А.Г. Дейнега, Н.А. Козакова.- Харьков: Олант, 2005.-320с.
2. Кусков А.С. Менеджмент транспортных услуг/ А.С. Кусков, О.В. Понукалина.-М.:Р-Консульт, 2004 - 448с.
3. Богомолов В.А. Экономическая безопасность / В.А. Богомолов. – М.: ЮНИТИ, 2006. – 303 с.
4. Куликов М.М. Повышение эффективности государственного регулирования инфраструктурных отраслей как фактор укрепления национальной безопасности/ М.М. Куликов:Автореф. дис. на соиск. уч. степ. к.е.н. (08.00.05).-М.: гос.унив. управления, 2004 – 16с.
5. Закон України «Про транспорт» [електронний ресурс] – Режим доступу: <http://rada.gov.ua/№64297=art001>.

*Рецензент д.е.н., профессор В.Е. Реутов*