

**ПРОБЛЕМЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА  
В УСЛОВИЯХ КОНКУРЕНЦИИ И ИННОВАЦИОННОГО РАЗВИТИЯ**

*Н. А. КЕКИШ*

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

Устойчивое развитие системы означает наличие у нее признаков экономической безопасности. Если говорить о транспортной системе в целом, то экономическая безопасность характеризуется способностью системы противостоять внутренним и внешним экономическим угрозам. Оценка серьезности воздействия на систему производится с помощью мониторинга экономической безопасности, представляющего собой регулярное отслеживание прогнозных значений индикаторов экономической безопасности и сопоставление их с реальными показателями и критическими пороговыми значениями.

Очевидно, что для обеспечения экономической безопасности грузового железнодорожного транспорта как отдельной компании (каковой является в настоящее время Белорусская железная дорога) необходимо одновременно устойчивое финансовое положение и наличие возможностей для развития. Однако если взглянуть на проблему обеспечения экономической безопасности транспорта в национальном масштабе, то очевидно, что здесь возникает противоречие между интересами отдельных предприятий, отдельных видов транспорта и государства в целом. Для обеспечения текущего стабильного финансового положения Белорусская железная дорога должна занимать существенную долю на рынке грузовых перевозок. Соответственно, в условиях конкуренции с автомобильным транспортом это представляется трудновыполнимой задачей, особенно в сегменте ценных немассовых грузов, требующих срочной доставки. Предоставление железной дороге преференций по грузовым перевозкам административными методами, учитывающими масштабы предприятия и его роль в обеспечении социального заказа на пассажирские перевозки, приведет к снижению доходности автопредприятий, многие из которых также являются государственными. Угроза экономической безопасности автомобильного транспорта приведет к нежелательным последствиям связанных отраслей, таких как нефтехимическая и дорожно-строительная. Таким образом, экономическая безопасность отдельного вида транспорта не означает экономической безопасности транспортной отрасли страны в целом. Коммерческо-социальный в правовом и экономическом аспекте характер работы Белорусской железной дороги в настоящее время предопределяет наличие постоянной угрозы экономической безопасности как самой железнодорожной отрасли, так и национальной экономики в целом. Такое противоречие наблюдается в отношении железных дорог соседних государств.

Если говорить об устойчивом развитии как факторе экономической безопасности, то в настоящее время при мониторинге индикаторов экономической безопасности недостаточно учитываются:

- инновационное развитие промышленности и альтернативных видов транспорта;
- цифровизация экономического пространства, связанные с этим новые возможности для развития и потенциальные угрозы.

Транспорт как сфера услуг изначально по своей природе является зависимым от потребителей этих услуг, т. е. от промышленности. Недостаточный учет этого, на первый взгляд, очевидного фактора приводит к недооценке потенциальной угрозы экономической безопасности, связанной с инновационным развитием промышленности. Достигнутый в настоящее время высокий уровень роботизации производства и возможностей использования IoT в промышленности уже запустил два взаимосвязанных процесса в мировой экономике: обратную миграцию производств из регионов с дешевой рабочей силой и размещение производств в районах, близких к сырьевым регионам. Высокотехнологичное производство требует очень небольшого количества работников высокой квалификации, и поэтому процесс обратной миграции предприятий легкой, приборостроительной, машиностроительной и других отраслей промышленности, использующих производство конвейерного типа, вполне закономерен. Возможности работы небольшим коллективом высококвалифицированных сотрудников, а в ряде случаев и возможность удаленного управления большинством технологиче-

ских производственных процессов, делает рентабельным процесс переработки первичного сырья на месте в полуфабрикат или даже готовый продукт. Оба этих процесса означают коренную трансформацию цепей поставок и перспективное снижение объемов массовых перевозок грузов. В первом случае это произойдет из-за сокращения расстояний между основными местами производства и потребления, во втором случае – из-за сокращения объемов перевозки сырья и замены ее перевозкой готовой продукции. Примером такого изменения логистических цепей является развертывание высокоавтоматизированных деревообрабатывающих производств в местах массовой лесозаготовки. Наличие таких предприятий ликвидирует массовый грузопоток круглого леса к традиционным пунктам переработки, заменяя его менее массовым и более разветвленным грузопотоком готовой продукции деревообработки, исключая таким образом целые звенья из логистической цепи. Кроме того, изменение структуры грузопотока потребует и изменения организации технологического процесса и других технических средств перевозок, например, замены перевозок в открытом подвижном составе на перевозки в контейнерах. Как основной наземный транспортировщик массовых грузов железнодорожный транспорт ощутит существенное снижение потребности в перевозках в своем сегменте транспортного рынка, что закономерно скажется на значениях индикаторов его экономической безопасности, опасно приблизив их к пороговым, за пределами которых его деятельность становится экономически неэффективной.

Другим фактором является инновационное развитие энергетики. Технологические инновации в создании автономных элементов питания и рекордные темпы их внедрения, прежде всего в автомобилестроении и жилищно-коммунальном хозяйстве, угрожают не только существенным сокращением традиционно крупного сегмента железнодорожных перевозок, но и перевозкам нефтехимических грузов для топливно-энергетической отрасли. Вкупе с активным тестированием и промышленным внедрением систем автовождения транспортных средств в перспективе это означает выход на новые показатели эффективности и экологичности для автомобильного транспорта – основного конкурента железной дороги, что не может не сказаться на показателях ее экономической безопасности. Если же говорить о еще более инновационных решениях в области транспорта, таких как проект Hyperloop, то здесь речь идет уже о потенциальной полной утрате сегмента контейнерных перевозок – самого динамично развивающегося сегмента в железнодорожных перевозках – на основных магистральных внутриконтинентальных маршрутах. Игнорирование инновационного развития промышленности и его влияния на перспективы транспортной отрасли в целом и железнодорожного транспорта в частности может привести к катастрофической нехватке времени и ресурсов для адаптации к этим процессам.

Цифровизация экономического пространства предполагает, прежде всего, эффективное использование имеющегося объема цифровых данных, порождаемых как самой транспортной системой в процессе ее эксплуатации, так и организациями-пользователями транспортных услуг, государственными организациями, просто пользователями интернета. Организация цифрового взаимодействия и открытие доступа к отдельным базам данных железной дороги с целью разработки сторонних программных продуктов, приложений может стать действенным инструментом маркетинговой политики, способствующим увеличению объемов перевозок и повышению их качества, о чем свидетельствует мировой опыт такой интеграции. В свою очередь, железная дорога также может использовать многочисленные открытые источники информации, агрегировать полученные данные и использовать их в своей коммерческой деятельности. Однако при этом не стоит забывать и о рисках, связанных с расширением доступа к собственным информационно-управляющим системам. Прежде всего, речь идет о более высокой степени уязвимости частично открытых систем к кибератакам по сравнению с полностью изолированными системами. Другая категория рисков – это потенциальные затраты, связанные с использованием недостоверных и/или неактуальных данных, полученных из внешних источников, для решения технологических задач. Наличие таких рисков в то же время не должно быть основанием для отказа от работы с внешними поставщиками и потребителями данных.

Следует понимать, что повлиять на негативные с точки зрения экономической безопасности инновационные процессы в экономике железнодорожный транспорт не в силах. Единственным действенным инструментом защиты экономической безопасности является постоянный мониторинг происходящих в связанных отраслях изменений и поиск путей своевременной адаптации к таким изменениям.