

(потенциальной валовой ренты) для оцениваемого объекта с внесением необходимых поправочных коэффициентов в сопоставимые объекты.

Этап III. Расчет стоимости оцениваемого объекта недвижимости путем перемножения расчетной величины потенциальной валовой ренты для оцениваемого объекта недвижимости и соответствующего значения валового рентного мультипликатора.

На завершающем этапе оценки формулируется оценочное заключение, в котором итоговая стоимость объекта недвижимости может быть представлена в виде однозначного результата или диапазона значений стоимости [1].

Вывод. Таким образом, по результатам проведенных исследований было установлено следующее: каждый из рассматриваемых подходов и, соответственно, методов характеризуется определенными преимуществами и недостатками, которые учитываются оценщиками в каждом конкретном случае оценки объекта недвижимости.

В последнее время получили распространение комбинированные методики, включающие статистические и экономические модели. Выбор методов зависит от оценочной задачи, состояния

рынка, на значения оценки и других факторов. Поэтому в конкретной ситуации возможно использование максимального числа методов, что позволяет оценить стоимость с различных позиций. Вместе с тем в ряде случаев по объективным причинам целесообразно применение всего лишь одного метода стоимостной оценки объекта недвижимости.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Экономика недвижимости: учебное пособие/ А.Н. Асаул, А.В. Карасев, М.: «Дело ЛТД», 2001 – 365с.
2. Гриценко Е. А. Рынок недвижимости: закономерности становления и функционирования (вопросы теории и методологии). – Х.: Бизнес Информ, 2002. – 284 с.
3. Есипов В. Е., Маховикова Г. А., Терехова В. В. Оценка бизнеса. 2-е изд. – СПб.: Питер, 2007. – 464 с.
4. Фридман Дж., Ордуй Ник. Анализ и оценка приносящей доход недвижимости: Пер. с англ. – М.: «Дело ЛТД», 1995. – 480 с.

Аннотация. Активное развитие украинского рынка недвижимости в последние годы, подразумевающее, в том числе и постоянно растущее количество операций с объектами недвижимости, обуславливает необходимость применения оценочных технологий для корректного определения стоимости объектов.

Ключевые слова: рынок недвижимости, коэффициент капитализации, рыночная стоимость.

Summary. Active Ukrainian market of the real estate development the last years, implying, including constantly growing amount of operations with the objects of the real estate, the necessity of application of evaluation technologies stipulates for correct determination of cost of objects.

Keywords: market of the real estate, coefficient of capitalization, market value.

Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрГАЗТ Полякова Е.Н.

УДК 323.28:656.2.08

ОБГРУНТУВАННЯ ЗАХОДІВ ЩОДО ПРОТИДІЇ ТЕРОРИСТИЧНИМ ПРОЯВАМ В ТРАНСПОРТНІЙ ГАЛУЗІ

Чередниченко О.Ю., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

У статті розглянуто питання транспортної безпеки, досліджено ситуацію щодо проявів тероризму на транспорті, проведено аналіз досвіду протидії тероризму зарубіжних країн, подано пропозиції щодо протидії передумовам і проявам терористичного характеру на залізницях.

Ключові слова: транспортна галузь, безпека, тероризм.

Постановка проблеми у загальному вигляді. За останні роки транспортний комплекс став привабливим об'єктом для терористичних актів і кримінальних діянь різного роду угруповань (сьогодні в світі налічується біля 500 нелегальних терористичних організацій, якими лише з 1968 по 1980 рр. було скоєно 6700 терористичних актів, в результаті чого загинуло 3668 і поранено 7474

чоловік) і за наслідками від дій людського фактору вийшов на перше місце. На другому місці йдуть екологічні погрози. На третьому - крадіжка або ушкодження вантажів. На четвертому - розкриття державної таємниці про перевезений залізницею стратегічних і військових вантажах.

Тому система безпеки залізничного транспорту є найважливішою складовою національної безпеки, і саме в такому ракурсі повинна розглядатися. Однак поки ця тема перебуває на периферії інтересів РНБО й інших владних структур, поступаючись авіаційній, морській безпеці й безпеці трубопровідного транспорту.

У зв'язку з зазначеним актуальним є вирішення проблем гарантування безпеки залізничного транспорту та протидія проявам тероризму.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Питанням транспортної безпеки присвячено праці Попова В., Заїрова Н., Сынченко С.[3,4,5], в яких висвітлені питання безпеки транспорту, зокрема організація роботи по боротьбі з тероризмом.

В той же час, необхідної уваги цьому процесу, вивчення проблемних питань та надання науково-практичних рекомендацій з боку вітчизняних вчених та фахівців в області транспортного комплексу щодо протидії тероризму не приділяється. Майже відсутні фундаментальні роботи в цьому напрямку з урахуванням національної специфіки і як слідство відсутній практичний досвід та навички з боку залізничників, дієва нормативно-правова база і необхідне сучасне обладнання.

Метою статті є звернення уваги науковців та практиків з числа фахівців залізничного транспорту, керівників транспортного комплексу держави, відповідних міністерств та відомств, силових структур та правоохоронних органів до необхідності розробки та негайного впровадження системних заходів, алгоритму (моделі) комплексної системи безпеки залізничного транспорту та шляхів протидії передумовам і проявам терористичного характеру на залізничному транспорті, з урахуванням його специфіки, захисту життя та здоров'я пасажирів, збереження вантажів та матеріальних цінностей. Вивчення та впровадження опиту зарубіжних країн.

Виклад основного матеріалу. Першою спробою здійснення терористичного акту з усіма рисами тероризму, як представляється, була підготовка народниками в жовтні-листопаді 1879 г. під керівництвом А. І. Желябова вибуху залізниці під Олександрівськом (нині м. Запоріжжя). Підготовка велася з метою замаху на життя імператора Олександра II. Однак при проходженні царського потягу 18 листопада 1879 р., коли

Желябов з'єднав дроти гальванічної батареї, підведені до міни, вибуху не відбулося. Першим же злочинним діянням, що відповідають всім ознакам тероризму, є замах народників на життя імператора Олександра II 19 листопада 1879 р. під Москвою. Цього разу підкладена під залізничне полотно міна була висаджена, але виявилось, що це був поїзд зі свитою, що йшов, всупереч звичаю, не першим, а другим. Сила вибуху перевернула багажний вагон, вісім вагонів зійшли з рейок, з людей ніхто не постраждав [6].

Закон України «Про боротьбу з тероризмом» визначає тероризм як суспільно небезпечну діяльність, яка полягає у свідомому, цілеспрямованому застосуванні насильства шляхом захоплення заручників, підпалів, убивств, тортур, залякування населення та органів влади або вчинення інших посягань на життя чи здоров'я ні в чому не винних людей або погрози вчинення злочинних дій з метою досягнення злочинних цілей. Терористичний акт - злочинне діяння у формі застосування зброї, вчинення вибуху, підпалу чи інших дій, відповідальність за які передбачена статтею 258 Кримінального кодексу України. Технологічний тероризм - злочини, що вчиняються з терористичною метою із застосуванням ядерної, хімічної, бактеріологічної (біологічної) та іншої зброї масового ураження або її компонентів, інших шкідливих для здоров'я людей речовин, засобів електромагнітної дії, комп'ютерних систем та комунікаційних мереж, включаючи захоплення, виведення з ладу і руйнування потенційно небезпечних об'єктів, які прямо чи опосередковано створили або загрожують виникненням загрози надзвичайної ситуації внаслідок цих дій та становлять небезпеку для персоналу, населення та довкілля; створюють умови для аварій і катастроф техногенного характеру [1].

Основним суб'єктом забезпечення транспортної безпеки є держава. Координацію діяльності суб'єктів, які залучаються до боротьби з тероризмом, здійснює Антитерористичний центр при Службі безпеки України. До участі у здійсненні заходів, пов'язаних з попередженням, виявленням і припиненням терористичної діяльності, залучаються у разі необхідності також: Служба зовнішньої розвідки України; Міністерство закордонних справ України; Міністерство охорони здоров'я України; Міністерство палива та енергетики України; Міністерство промислової політики України; Міністерство транспорту України; Міністерство фінансів України; Міністерство екології та природних ресурсів України; Міністерство аграрної політики України; Державна митна служба України; Державна податкова адміністрація України. До участі в антитерористичних операціях за рішенням

керівництва антитерористичної операції можуть бути залучені з дотриманням вимог цього Закону й інші центральні та місцеві органи виконавчої влади, органи місцевого самоврядування, підприємства, установи, організації незалежно від підпорядкованості і форми власності, їх посадові особи, а також громадяни за їх згодою [1].

Суб'єкти, які залучаються до боротьби з тероризмом, у межах своєї компетенції здійснюють заходи щодо запобігання, виявлення і припинення терористичних актів та злочинів терористичної спрямованості; розробляють і реалізують попереджувальні, режимні, організаційні, виховні та інші заходи; забезпечують умови проведення антитерористичних операцій на об'єктах, що належать до сфери їх управління; надають відповідним підрозділам під час проведення таких операцій матеріально-технічні та фінансові засоби, засоби транспорту і зв'язку, медичне обладнання і медикаменти, інші засоби, а також інформацію, необхідну для виконання завдань щодо боротьби з тероризмом [1].

За період 1991-2009р.р., на об'єктах залізничного транспорту України терористичних актів не сталося, за винятком фактів так званого «телефонного тероризму» (повідомлень про, нібито, замінування окремих об'єктів, вокзалів та рухомого складу), затримання правоохоронцями перевізників зброї та вибухівки, які не можна кваліфікувати з точки зору права як терористична діяльність з навмисними конкретними цілями. На початку нинішнього століття на залізницях України активно почалося впровадження швидкісного руху (поїзди типу «Столичний експрес», прискорені поїзди та поїзди підвищеної комфортності тощо), передових принципів організації перевезень пасажирів та вантажів, нових технологій. Здійснюються заходи з реформування галузі, тобто залізниці вступили до нового еволюційного етапу свого розвитку. Природно, кожний новий етап розвитку цього виду транспорту приводив до відновлення систем безпеки. Правильно обрана Міністерством транспорту стратегія організації профілактичних робіт з попередження аварійності дозволила протягом останнього років зберегти тенденцію скорочення порушень безпеки руху поїздів. В той же час, проблема безпеки залізниць насувна як ніколи (останнім яскравим прикладом цього є здійснення теракту під час слідування швидкісного потягу «Невський експрес» в листопаді 2009 року). Безумовно, одним з головних завдань сьогодення в системі транспортної безпеки є робота із протидії тероризму.

В цілому система транспортної безпеки України не є досконалою та дієвою в сучасних умовах, в той час як, наприклад, російський досвід

активно переймається іншими країнами. В 2004 році майже половина всіх інвестицій росіян, а саме 64 млрд. руб., прямо або побічно була спрямована на фінансування заходів, пов'язаних із забезпеченням безпеки залізниць, на відновлення рухомого складу, модернізацію всього залізничного комплексу. Робота із протидії тероризму МШС РФ і залізницями організована відповідно до рішень Федеральної антитерористичної комісії, Федеральний закон від 25.07.98 № 130-ФЗ "Про боротьбу з тероризмом", Указом Президента РФ від 10.01.00 № 24 "Про Концепцію національної безпеки Російської Федерації", Постановою Уряду РФ від 15.09.99 № 1040 "Про заходи щодо протидії тероризму", спільної Вказівки МВС Росії, ФСБ Росії, МНС Росії від 8.04.02 "Про запобіжні заходи щодо актів тероризму, недопущенню незаконного втручання сторонніх осіб у роботу Федерального залізничного транспорту" і іншими нормативними документами. Існує близько 20 нормативних актів МШС із питань попередження тероризму (вказівки від 20 вересня 1999 р. № 345 пр-в; 3 травня 2001 р. № Е-809 в і інш.). Ще в 1997 р. у МШС була створена Антитерористична комісія (вказівка МШС від 26 червня 1997 р. № 158 у), а в 2000 р. - державна установа «Центр координації роботи із захисту об'єктів федерального залізничного транспорту»; в управліннях та відділеннях залізниць - центри координації, на кожному підприємстві призначений працівник, відповідальний за попередження тероризму. На всіх рівнях керування федеральними залізницями створені й функціонують антитерористичні комісії й оперативні штаби, де розглядаються питання протидії, заслухуються керівники різного рівня керування й виробляються практичні заходи. Розроблено Регламент взаємодії МШС Росії з федеральними органами виконавчої влади й органами виконавчої влади суб'єктів РФ при погрози виникнення або здійснення терористичної акції. Очікується впровадження нової російської розробки - системи керування, що діє через супутники зв'язку, що забезпечить високий рівень безпеки руху. Система заснована на використанні не тільки супутникової навігації, але й нових засобів контролю, цифрових систем передачі інформації. Зокрема, супутникова навігація дозволяє в режимі реального часу одержувати інформацію про розташування поїздів на станціях і різних ділянках доріг, швидкості їхнього руху, імовірному часі підходу до станцій. Через радіоканал система дає можливість вести із центра прямо адресне керування конкретним локомотивом. Вона попереджає зіткнення, запобігає виникненню інших аварій через помилки персоналу. [2]

В інших країнах безпеки залізничного транспорту також приділяється велика увага.

Посилення цього напрямку відбулося після ряду терактів, і особливо після мадридського теракту в приміському поїзді 90-х роках минулого століття, у результаті чого загинуло майже 200 чоловік.

За даними журналу «Усе про вашу безпеку», керівництво державної компанії «Шведські залізниці» приймає самі активні заходи щодо посилення безпеки в поїздах. Для запобігання можливих терактів, наприклад, пропонується ввести на вокзалах обов'язковий контроль багажу пасажирів, подібний тому, що проходить в аеропортах. Згодом планується також змінити порядок розміщення багажу у вагонах із сидячими місцями. Весь великий багаж буде розташовуватися лише в спеціально відведених місцях.

В Ізраїлеві, вказують оглядачі журналу, в останні роки істотно збільшений бюджет служб безпеки на транспорті. Гроші направляються в основному на посилення охорони ізраїльських залізниць. На вокзалах і у вагонах поїздів встановлюються відеокамери нового покоління. Як відомо, ізраїльська авіакомпанія El Al є самою безпечною у світі. Тепер уряд Ізраїлю має намір домогтися такого ж рівня безпеки й на залізничному транспорті. Міри, що вживаються керівництвом країни, цілком логічні й з'ясовні.

У США, де безпеці залізничного транспорту приділялося набагато менше уваги, чим безпеці авіаперельотів, усе змінилося після ряду терористичних атак і їхньої оцінки компетентними органами. Як повідомляє International Railway Journal, у залізничній галузі США була розгорнута ретельно продумана робота, спрямована на здійснення комплексної стратегії підвищення безпеки, покликаної забезпечити нормальне функціонування залізничної інфраструктури й рухомого состава, а також схоронність перевезених вантажів. Роботи із забезпечення безпеки очолює Асоціація американських залізниць (ААЗТ), що тісно співробітничает в даному питанні з Міністерством транспорту й Міністерством внутрішньої безпеки. Вся діяльність по реалізації цієї стратегії зосереджена в оперативному Інформаційно-аналітичному центрі наземного транспорту (ІАЦНТ) ААЖД, що розташовується у Вашингтоні. Центр координує розподіл інформації про терористичну погрозу серед залізничних компаній, федеральних органів, агентств безпеки (таких як ФБР, ЦРУ й департаменти поліції штатів). ІАЦНТ працює в цілодобовому режимі. Його технологічне ядро становлять: геоінформаційна система інфраструктурного комплексу залізниць США (база даних, що містить інформацію про всі об'єкти залізничної інфраструктури США, а також будинках, спорудженнях і автодорогах на прилягаючій до залізниць території із прив'язкою до географічних координат), база

даних матеріальних активів залізниць і інформаційна система для надзвичайних ситуацій на залізницях. За допомогою центра, створеного ААЖД разом з Міністерством транспорту США, координуються аварійні попередження й дії в аварійних ситуаціях для всіх видів наземного транспорту. Вантажні залізничні компанії США підтримують постійний зв'язок з Міністерством транспорту, ЦРУ, Національною радою безпеки, місцевими правоохоронними органами. Завданням ААЖД здійснюється коректування плану забезпечення безпеки на залізницях з урахуванням безперервної оцінки ступеня ризику терористичної погрози.

Іноземний досвід важливий для нас, тому що, Україна яка залучена до участі у міжнародному співробітництві по боротьбі з тероризмом, піддається не меншій терористичній небезпеці. При цьому необхідно побудувати роботу ще більш системно, тому що залізничний транспорт у наших умовах грає не менш значиму роль, чим в Америці.

Висновки та пропозиції.

До числа обставин, що сприяють здійсненню терористичних актів, відносяться:

- недоліки в організації роботи з попередження тероризму з боку транспортних міністерств і організацій;
- порушення чи невиконання правил охорони об'єктів, рухомого складу тощо;
- ослаблення пропускового режиму на території вокзальних комплексів та в місцях масового скупчення людей (пасажирів);
- неуважне відношення до огляду пасажирів, їхнього багажу й ручної поклажі, до перевірки транспортних засобів і перевезених вантажів, особливо небезпечних;
- відсутність належної взаємодії з територіальними органами СБУ, МВС, МНС і органами місцевого самоврядування з питань протидії тероризму на транспорті;
- недоліки в навчанні персоналу заходам безпеки;
- безкарність порушників, у тому числі адміністративні правопорушення, що заподіяли.

Попереджувальна робота повинна бути орієнтована в основному на усунення умов, що сприяють здійсненню розглянутих злочинів. До таких умов відноситься, зокрема, неприйняття належних мір з метою недопущення використання транспорту для незаконного обороту зброї, боєприпасів, вибухових речовин і інших засобів терору.

Розробці й реалізації заходів по протидії тероризму, в тому числі на залізничному транспорті, в першу чергу сприяє:

- неухильне виконання законів «Про боротьбу з тероризмом», «Про залізничний

транспорт», положень Карного й Кримінально-процесуального кодексів України, інших нормативних актів, що регламентують діяльність у цьому напрямку;

– підвищення протитерористичної захищеності об'єктів транспортної системи, працівників і пасажирів транспорту;

– виявлення уразливих для терористичних актів місць і недоглядів у забезпеченні інженерно-технічними засобами охорони й спостереження;

– виявлення й усунення причин і умов, що сприяють проведенню терористичної діяльності на об'єктах транспорту;

– тісна взаємодія суб'єктів оперативно-розшукової діяльності зі службами безпеки транспорту для того, щоб останні одержували інформацію, що попереджає, про можливі задуми терористичних груп, окремих терористів.

Пропозиції, щодо посилення транспортної безпеки транспортного комплексу з протидії терористичним проявам, слід розділити на категорії.

До першої категорії відносяться заходи з виконання міжнародних правових документів, до яких відноситься, Європейська конвенція про боротьбу з тероризмом, 1977 р., Міжнародна конвенція про боротьбу з бомбовим тероризмом, 1997 р., Міжнародна конвенція про боротьбу з фінансуванням тероризму, 1999 р., інші міжнародні договори України, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України. Участь підрозділів і фахівців Міністерства транспорту України з реалізації міжнародних заходів (антитерористичні операції, гуманітарні операції, спільні навчання чи маневри, конференції, симпозіуми, міжнародні наради тощо) щодо протидії терористичним проявам, розвитку транспортної безпеки з використанням та впровадженням новітніх світових технологій та стандартів.

До другої категорії відносяться заходи загального характеру, спрямовані на попередження тероризму в будь-якій сфері: політичні, соціально-економічні, правоохоронні (наприклад, припинення незаконного обороту наркотиків і зброї, діяльність пунктів пропуску через державний кордон України і багато чого іншого) на підставі виконання існуючих положень Конституції України, Кримінального кодексу України, Законів України «Про боротьбу з тероризмом», «Про транспорт» інших законів України, указів і розпоряджень Президента України, постанов та розпоряджень Кабінету Міністрів України, а також інші нормативно-правових актів, що приймаються на виконання законів України. Слід зазначити, що велике значення для забезпечення безпеки має створення спеціальних нормативних актів, наприклад Закону

про транспортну безпеку й Закон про забезпечення безпеки на залізничному транспорті, які додали б структурам «Укрзалізниці» повноваження в цій сфері. Важливо відійти від наявної в чинному законодавстві одностороннього трактування транспортної безпеки. Нинішні нормативні акти по суті присвячені техногенній і природній складовим, а антитерористичній безпеці належної уваги не приділяється. Загальнодержавні заходи, що включають в себе розробку і реалізацію систем безпеки залізничного транспорту як найважливішої складової національної безпеки, систему загальнодержавних антитерористичних програм участь в яких приймають підрозділи і фахівці Міністерства транспорту України. Організація, координація та проведення навчань, а у разі здійснення теракту заходів з ліквідації наслідків та відновлення безперебійної роботи залізниць, нарад на рівні міністерств та відомств, залучених до боротьби з тероризмом, технічне переоснащення суб'єктів транспортного комплексу інших заходів з посилення транспортної безпеки, за рахунок коштів державного бюджету тощо.

До третьої категорії відносяться в основному заходи з реалізації існуючих програм міжнародного, загальнодержавного, галузевого характеру, внесення пропозицій вищим законодавчим та виконавчим органам влади щодо покращення системи транспортної безпеки. Наприклад, відпрацювання за аналогією з авіаційним транспортом, адміністративно-розпорядчих заходів (посилення внутрішньо-об'єктового режиму, охорони об'єктів, рухомого складу, застосування технічних заходів з огляду та контролю вантажів, багажу, вивчення доцільності повернення до продажу квитків за документами що підтверджують особистість, широка пропаганда встановлених правил перевезення вантажів, багажу, оснащення великих вокзалів системами внутрішнього телебачення, системами охоронно-пожежної сигналізації, спеціальною записуючою апаратурою, засобами виявлення вибухових речовин, зброї й боєприпасів, локалізаторів вибухів тощо). Як пропозиція, до наявним вже структур забезпечення безпеки: відповідних профільних управлінь і їх регіональних підрозділів МВС та СБУ на залізничному транспорті; пожежним підрозділам на залізничному транспорті, що перебувають фактично в подвійному підпорядкуванні «Укрзалізниці» і МНС, підрозділам залізничних військ, відомчій охороні «Укрзалізниці», підрозділам забезпечення режиму таємності «Укрзалізниці», природоохоронним підрозділам цієї монополії, структурам керування рухом і контролю експлуатації - необхідно додати координуючі органи: підрозділи комплексної безпеки й ради безпеки залізниць і «Укрзалізниці». Крім того, повинні бути встановлені суб'єкти, відповідальні за

забезпечення транспортної безпеки.

Четверта категорія включає наступну пропозицію - органам державної влади потрібно наділити повноваженнями органи місцевого самоврядування, тому що вони відповідальні за безпеку транспортних підприємств на регіональному рівні. Крім цього, на нашу думку, потрібно передбачити можливість делегування окремих повноважень в області забезпечення транспортної безпеки господарюючим суб'єктам. Зараз ні в господарюючих суб'єктів, ні в їхніх служб безпеки немає достатніх повноважень для того, щоб забезпечити належний рівень безпеки на транспортних об'єктах. Багато господарюючих суб'єктів, такі як «Укрзалізниця», у стані виділяти й виділяють значні кошти на забезпечення безпеки залізничного транспорту, але не мають фактично певних повноважень. За змістом закону «Про боротьбу з тероризмом» «Укрзалізниця» повинне лише сприяти органам, що здійснюють боротьбу з тероризмом.

Шляхи реалізації пропозицій щодо впровадження на практиці на нашу думку доцільно здійснювати в ході реалізації Державної та регіональних програм з підготовки та проведення до Чемпіонату Європи з футболу „Євро-2012”. Спільне інвестування засобів у забезпечення безпеки транспортного комплексу могло б дати результати, а делегування в цій області господарюючим суб'єктам частини повноважень буде сприяти посиленню відповідальності господарюючих суб'єктів. Таким чином, робота з попередження тероризму на об'єктах транспорту вимагає комплексного підходу, внутрішньовідомчого й міжвідомчого узгодження й координації.

Питання запобігання, виявлення, припинення й розслідування злочинних дій і терористичних акцій, що загрожують безпеці транспорту, не є вузьконаціональною проблемою однієї країни, це життєво важливо для всього світового економічного співтовариства, і потрібна консолідація зусиль із боку як державних органів країн, так і ділових і суспільних кіл.

Анотація. В статті розглянуті питання транспортної безпеки, досліджена ситуація щодо прояви тероризму на транспорті, проведено аналіз досвіду протидії тероризму зарубіжних країн, представлено пропозиції щодо протидії тероризму на транспорті з урахуванням прояви терористичного характеру на залізничних дорогах.

Ключевые слова: транспортная отрасль, безопасность, терроризм.

Summary. In article are considered questions to transport safety, explored situation for manifestations of the terrorism on transport, is organized analysis of the experience of the reluctance terrorism foreign countries, is presented offers for reluctances premises and manifestations of the terrorist nature on railways.

Keywords: transport branch, safety, terrorism.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Закон України «Про боротьбу з тероризмом». №638-4 від 20.03.2003/Відомості Верховної ради, 2003.
2. Федеральний закон РФ «Про боротьбу з тероризмом» від 25 липня 1998 р. (з изм. від 21 листопада 2002 р.).www.icocrim.org
3. Попов В.А.Состояние и проблемы безопасности на железнодорожном транспорте и на метрополитене / Терроризм и безопасность на транспорте. Сборник материалов VI Международной научн.практ. конф. – М.: Юриспруденция. – 2008. – стр.68-72.
- 4.Заиров Н.Т. Особенности организации работы по борьбе с терроризмом и обеспечение безопасности на транспорте / Терроризм и безопасность на транспорте. Сборник материалов VI Международной научн.практ. конф. – М.: Юриспруденция. – 2008. – стр.79-81.
5. Синченко С.Г. Вопросы противодействия терроризму на объектах транспортного комплекса Украины / Терроризм и безопасность на транспорте. Сборник материалов VI Международной научн.практ. конф. – М.: Юриспруденция. – 2008. – стр.30-33.
6. Закон України «Про залізничний транспорт». www.gov.ua
7. Гиннесс. Большая книга знаний. Научно-популярное издание. ООО «Издательство АСТ», 2002-480с.
8. Кримінальний кодекс України. Кримінально-процесуальний кодекс України. Постанови Пленуму Верховного Суду України із загальних питань судової діяльності та в кримінальних справах / Відп. ред. В.Т. Маляренко. —Київ: Юрінком Інтер, 1999. С. 607.
9. История терроризма в России в документах, биографиях, исследованиях/ Авт. -сост. О. В. Будницкий. —Ростов-на-Дону: Феникс, 1996. С. 8, 32, 64—88; Утопический социализм в России: хрестоматия/ А. И. Володин, Б. М. Шахматов; Общ. ред. А. И. Володина. —М.: Политиздат, 1985. С. 497—509.
10. Бояр-Созонович Т.С. Международный терроризм: политико-правовые аспекты. —Київ, Одесса: Лыбидь, 1991. С. 23—24.
11. Держкомстат України, 1998-2009 Дата модифікації:2/03/2009.
12. «Питання безпеки на залізничному транспорті в період реформ», журнал "Право й безпека", Москва № 1-2 (6-7) Червень 2003г., (С) 2001 - 2009 .

*Рецензент к.е.н., доцент УкрДАЗТ Якименко Н.В.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.*