

**МЕЛЬНИКОВ АНДРЕЙ АЛЕКСЕЕВИЧ**

к.ю.н., сотрудник в/ч 33965, e-mail: andrey7687@mail.ru

**ПАВЛОВ АНТОН ВЛАДИМИРОВИЧ**

к.ю.н., сотрудник в/ч 33965, e-mail: Anton.V.Pavlov4@gmail.com

### ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ УГРОЗООБРАЗОВАНИЯ В РАМКАХ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ СИСТЕМЫ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В СФЕРЕ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА

**Аннотация.** В настоящее время проблема обеспечения экономической безопасности приобрела первостепенное значение. Водный транспорт является составной частью экономической системы Российской Федерации. Он глубоко интегрирован во все сферы государства, поэтому крайне важно обеспечить целостность этой интеграции, ее связь с системой экономической безопасности Российской Федерации. В статье раскрыты категории, составляющие основу модели угрозообразования в области правового регулирования. В качестве объекта регулирования рассмотрены общественные отношения в сфере водного транспорта системы экономической безопасности государства. Определены содержание и сущность категории «правовая угроза», а также механизмы, обеспечивающие ее взаимосвязь в рамках понятийного аппарата модели угрозообразования. Единое понимание природы возникновения источников угроз, специфики их функционирования и особенностей целеустремления позволит повысить эффективность взаимодействия и взаимопонимания между правоохранительными органами, а также сконцентрировать необходимый потенциал и основные ресурсы государства для нивелирования основных вызовов государству.

**Ключевые слова:** правовое регулирование, водный транспорт, объект посягательства, модель угрозообразования, вызов, тенденции, правовая угроза, уязвимость, система экономической безопасности, вред.

**MELNIKOV ANDREY ALEXEEVICH**

Candidate of Judicial Sciences, fellow of m/u 33965, e-mail: andrey7687@mail.ru

**PAVLOV ANTON VLADIMIROVICH**

Candidate of Judicial Sciences, fellow of m/u 33965, e-mail: Anton.V.Pavlov4@gmail.com

### THEORETICAL ASPECTS OF FORMING A THREAT IN THE CONTEXT OF LEGAL REGULATION OF THE SYSTEM OF ECONOMIC SECURITY IN THE SPHERE OF WATER TRANSPORT

**Abstract.** At the present moment the problem of providing economic security has acquired the paramount importance. Water transport is the component of the economic system of the Russian Federation. It has been deeply integrated into all of the spheres of the state, therefore it is extremely important to provide for the cohesiveness of this integration, its connection with the system of economic security of the Russian Federation. The manuscript has described the categories that make up the foundation of the model of threat formation in the area of legal regulation. The object of regulation discussed are public relations in the sphere of water transport of the system of economic security of the state. The essence and substance of the category of "the legal threat" are defined, as well as are the mechanisms that provide for its interconnection in the context of the conceptual framework of the model of threat formation. One single understanding of the nature of appearance of sources of threats, specific features of their functioning and typical features of being goal-oriented will allow to increase the effectiveness of interaction and mutual understanding between law enforcement authorities, as well as will allow to concentrate the necessary potential, and the main resources of the state to reduce the main challenges put forward to the state.

**Keywords:** legal regulation, water transport, an object of infringement, a model of threat formation, a challenge, tendencies, legal threat, vulnerability, a system of economic security, harm.

До недавнего времени в мировой экономике прослеживалась явная зависимость рынка энергоресурсов от экономических интересов разных стран. Тенденцией современного мира является другая закономерность, отражающая доминирование геополитики. Она влияет на спрос и предложение, на цены и транспортировку нефти и газа [13, с. 40].

Данная ситуация создает условия, в которых развитие экономических отношений между странами строится на основе труднопредсказуемых политических решений отдельных государств. При этом подобные решения зачастую идут вразрез с взаимовыгодным и экономически целесообразным взаимодействием между странами.

Подобные тенденции размывают основанные на рыночных механизмах ориентиры развития экономической системы Российской Федерации, что в свою очередь создает предпосылки для образования новых вызовов ее безопасности, а также преграды для реализации обществом своих социально-экономических прав [1, с. 32].

К примеру, одним из таких вызовов является избыток производственных мощностей, в настоящее время охватывающий все отрасли промышленности развитых стран [14, с.14]. В его основе лежит совокупность угрожающих факторов, отражающая необходимость сокращения в ближайшем будущем рядом ведущих стран собственного производства для сохранения баланса между спросом и предложением. Если при этом учитывать низкий курс рубля и устойчивые связи нашего государства с этими странами в сфере логистики, то образуется реальная опасность для отечественного бизнеса в рамках грузоперевозок.

Можем предположить, что при неадекватной реакции на данный вызов он перерастет в угрозу, наибольший вред от которой будет ощущен в сфере водного транспорта. Данный аспект обусловлен низким уровнем адаптации водного транспорта к меняющимся условиям среды, его фокусировкой на большие партии груза и рядом проблем, связанных с вопросами нормативно-правового регулирования [6].

С учетом отмеченного в рамках данной статьи рассматриваются теоретические аспекты правового регулирования сферы водного транспорта как элемента системы экономической безопасности Российской Федерации<sup>1</sup> (далее — сфера водного транспорта системы экономической безопасности Российской Федерации — СВТ СЭБ). Акцент на теоретическую составляющую обусловлен отсутствием целостного и логически непротиворечивого категориально-понятийного аппарата, составляющего основу модели угрозообразования в сфере правового регулирования СВТ СЭБ. Также очевидно, что наличие противоречий в понятийной системе затрудняет решение задач, связанных с мониторингом и систематизацией угрожающих факторов в рамках системы правового обеспечения национальной безопасности Российской Федерации.

Следовательно, без точного определения категорий, составляющих основу вышеуказанной модели, раскрытия их сущности и взаимосвязей невозможно построение теории, адекватно отражающей объективную действительность. В свою очередь отсутствие соответствующей теории делает невозможным определение методологии и методики, способной повысить уровень экономической безопасности государства в сфере водного транспорта.

Итак, изначально необходимо установить основные части модели угрозообразования в сфере правового регулирования СВТ СЭБ. Основа модели — СВТ СЭБ как объект правового регулирования. Отсюда возникает потребность определить ее структуру и содержание. Как известно, транспорт является одной из базовых отраслей социально-экономического развития государства, гарантом его стабильности и ключом к мировой экономической системе.

В свою очередь водный транспорт образует устойчивые связи между отдельными труднодоступными регионами государства, формируя целостную систему единого экономического пространства. Также следует отметить важную роль водного транспорта в обороноспособности государства, осуществлении специальных воинских перевозок, мобильности вооруженных сил и обеспечивающих подразделений. Кроме того, водный транспорт — необходимый инструмент при освоении новых территорий, развитии труднодоступных регионов. Данный аспект обуславливает раскрытие и приумножение государственного потенциала.

Очевидно, что система водного транспорта глубоко интегрирована во все сферы государ-

<sup>1</sup> Под системой экономической безопасности автор понимает целостную взаимосвязанную систему, обеспечивающую условия, при которых экономика и институты власти способны эффективно обеспечивать защиту национальных интересов, социальную направленность политики и защищенность военно-промышленного комплекса.

ства, поэтому крайне важно обеспечить целостность этой интеграции, ее связь с системой экономической безопасности Российской Федерации (далее — СЭБ) [4]. В свою очередь данная интеграция приводит к уязвимости СЭБ, так как ущерб, особенно крупный, нанесенный водному транспорту, так или иначе отражается на состоянии экономики. Как видно на рисунке № 1, система экономики состоит из трех секторов [8]:

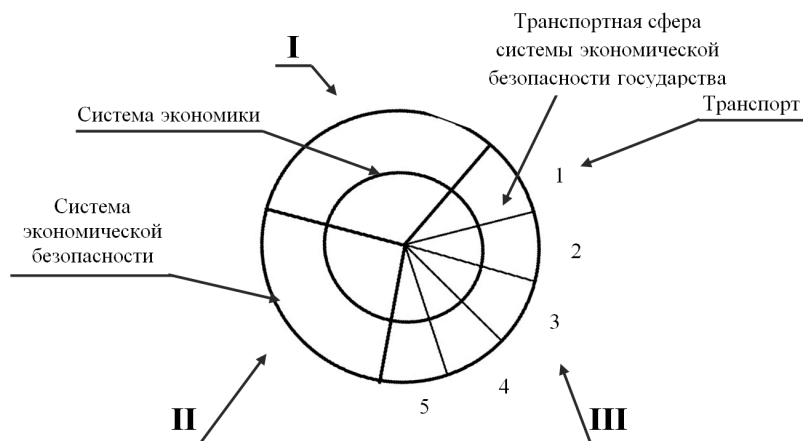


Рис. 1. Интеграция ТС и СЭБ

Из них [9]:

I сектор — совокупность отраслей экономики, занятых добычей сырья и созданием из него полуфабрикатов.

II сектор — группа отраслей экономики занятых в строительстве и обрабатывающей промышленности.

III сектор — «сфера оказания услуг» — транспорт, связь, торговля и туризм, здравоохранение.

Указанные сектора имеют общие области с СЭБ и подразделяются на сферы. В свою очередь третий сектор подразделяется на сферы (1 — транспорт, 2 — связь, ..., 5 — здравоохранение), среди которых авторы выделяют сферу транспорта. Участок интегрированных между собой СЭБ и ТС является областью, потенциально уязвимой для угроз и вызовов экономической безопасности Российской Федерации в транспортной сфере. Данную область считаем целесообразно обозначить как транспортную сферу системы экономической безопасности государства (далее — ТС СЭБ) (рис. 1). В свою очередь ТС СЭБ также делится авторами на сферы по видам транспорта:

- сфера автомобильного транспорта СЭБ (САТ СЭБ);
- сфера железнодорожного транспорта СЭБ (СЖТ СЭБ);
- сфера авиационного транспорта СЭБ (САВТ СЭБ);
- сфера трубопроводного транспорта СЭБ (СТТ СЭБ);
- сфера водного транспорта СЭБ (СВТ СЭБ).

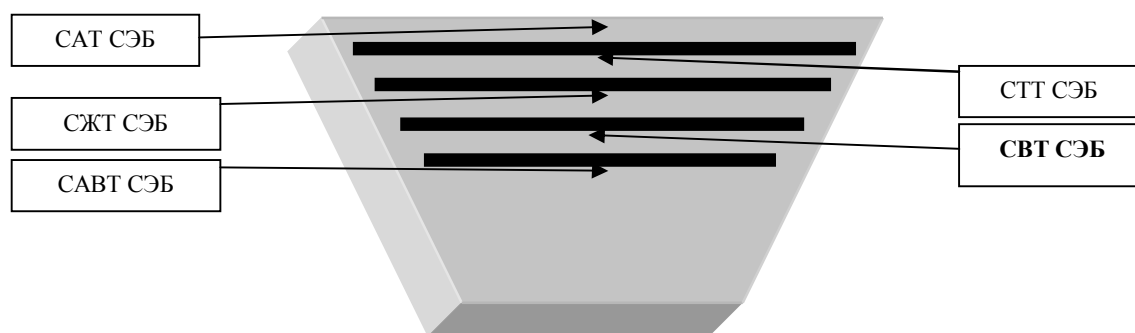


Рис. 2. Интеграция сферы водного транспорта в ТС СЭБ

Далее, исходя из логики исследования, следует выделить, на наш взгляд, четыре сектора уязвимостей в рамках СВТ СЭБ (рис. 3):

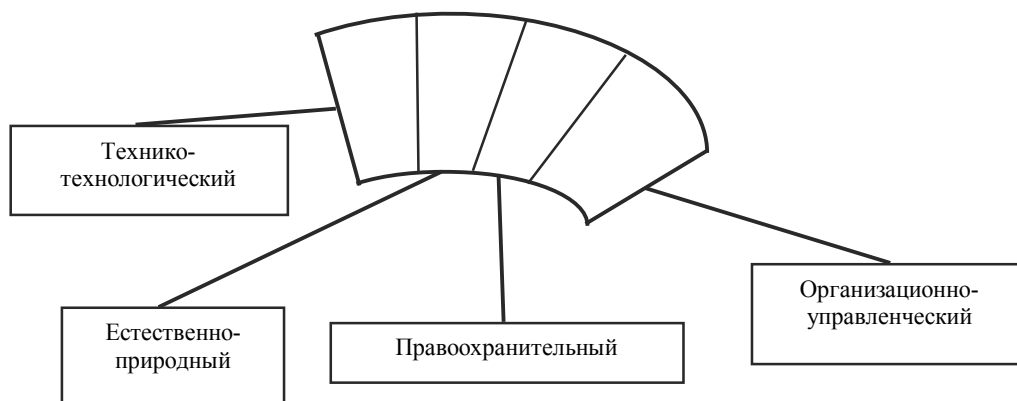


Рис. 3. Сектора уязвимостей СВТ СЭБ

1. Естественно-природный: включает уязвимости СВТ СЭБ перед угрозами, источником которых является окружающая среда.

2. Технико-технологический: включает уязвимости СВТ СЭБ, обусловленные плохим техническим состоянием транспортной инфраструктуры, низким качеством технических регламентов безопасности [12, с. 62] и уровнем научно-технического развития объектов технико-технологической транспортной безопасности [15, 5–7].

3. Правоохранительный: включает уязвимости СВТ СЭБ, обусловленные состоянием криминальной обстановки, низким уровнем устойчивости систем безопасности ТС к актам незаконного вмешательства.

4. Организационно-управленческий: включает уязвимости СВТ СЭБ, обусловленные низким качеством мониторинга уровня транспортной безопасности, отсутствием контроля и надзора, плохого ресурсного обеспечения и недостаточной организации государственно-частного партнерства в области категорирования объектов транспортной безопасности.

Данная классификация основана на разработанном проекте Министерства транспорта России «Государственная концепция обеспечения транспортной безопасности России» (далее — Концепция) [10]. Однако, полагаем, необходимо расширить количество секторов до четырех, добавив «естественно-природный» (пункт 1), так как по статистике величина ущерба в результате влияния природной стихии может достигать 44 % [11] от общей суммы всех факторов, негативно влияющих на ТС [5].

Также в рассматриваемой Концепции сектор № 2 называется «антитеррористический», но, на наш взгляд, данный термин слишком узкий для отражения сущности определяемого им явления. Напротив, термин «правоохранительный» позволяет раскрыть наиболее тесные и прочные связи СВТ СЭБ с правоохранительной системой Российской Федерации.

В итоге более оправданно, думается, определить СВТ СЭБ как интегрированную в систему экономической безопасности государства область уязвимостей водного транспорта, обусловленную проблемами природно-естественного, технико-технологического, правоохранительного и организационно-управленческого характера и оказывающую влияние на способность экономики поддерживать нормальные условия жизнедеятельности населения, устойчивое обеспечение ресурсами развития народного хозяйства, а также последовательную реализацию национально-государственных интересов России.

Наряду с отмеченным представляется необходимым рассмотреть СВТ СЭБ в составе объекта посягательства и дать определения категориям, составляющим основу модели угрозообразования в сфере правового регулирования СВТ СЭБ. Под объектом посягательства (далее — ОП) понимается динамичная, взаимосвязанная система интегрированных в данном случае между собой систем экономики и механизмов, обеспечивающих благоприятные условия для ее функционирования и развития, которая постоянно подвергается негативному воздействию со стороны угроз различного характера [7]. Данное определение обуславливает необходи-

мость установления сущности угрозы.

Полагаем, отличительными признаками угрозы является то, что:

1. Угроза существует в объективной действительности, ее источник предметен.

2. Угроза — явление целенаправленное и целесозидающее.

3. Угроза носит потенциальный характер.

4. Угроза направлена на причинение объекту посягательства вреда.

5. Источник угрозы должен иметь устойчивую мотивацию на целенаправленную деятельность по причинению объекту посягательства вреда.

6. Источник угрозы должен иметь реальную возможность, актуальную на данный момент времени, для реализации активной стадии.

7. Деятельность источника угрозы независима от объекта посягательства.

Содержание угрозы должно, на наш взгляд, включать: источник угрозы, модель реализации угрозы, средство реализации угрозы. Таким образом, под угрозой авторы понимают демонстрацию ее источником желания и возможности причинить ОП целенаправленный вред посредством реализации спланированной ранее модели. Угроза может быть никогда не реализована, однако если условия складываются таким образом, что объект посягательства становится крайне уязвимым для данной угрозы, то она переходит в стадию реализации.

По своей сути стадия угрозы наряду со стадией ее физической реализации являются составными частями вредоносной деятельности источника угрозы. В свою очередь под категорией «вред», в данном случае, следует понимать результирующее воздействие источника угрозы на ОП, детерминирующее образование ущерба. Как и любая система, ОП должен развиваться. Также развиваются элементы, входящие в его содержание. Определять направление развития ОП должно государство, учитывая при этом актуальные тенденции и вызовы современного мира. В противном случае увеличиваются риски формирования опасной ситуации, связанной с появлением различных угроз.

Следовательно, появляется необходимость регламентации общественных отношений, действующих в сфере объекта посягательства, то есть их правового регулирования в рамках действующего законодательства [2], [3]. Для этого государством посредством нормотворческой деятельности создается нормативно-правовой акт (далее — НПА), направленный на регулирование данных общественных отношений. Основными задачами данного НПА являются: защита интересов государства; защита интересов субъектов общественных отношений; обеспечение механизма получения ресурсов от реализации данных общественных отношений.

Таким образом, источником нормотворческой деятельности являются общественные отношения, а государство выступает их регулятором через принятые НПА — средства государственного воздействия. В случае если НПА не способен осуществлять регулирование указанных общественных отношений, наступает вред государству, так как данные общественные отношения находят иные, выходящие за рамки правового поля механизмы регуляции своей деятельности. Подобным образом развивается коррупция, теневая экономика и иные негативные явления.

Определив основные признаки, содержание и сущность угрозы, а также механизмы, причины и основания управленческой деятельности государства, можно сделать вывод о том, что в рамках модели угрозообразования в сфере правового регулирования СВТ СЭБ центральное место занимает правовая угроза. При этом под правовой угрозой авторы понимают причинение вреда общественным отношениям с их правовым регулированием и средствами в результате некачественной законоотворческой деятельности, инициируемой лоббированием интересов третьих лиц или профессиональной некомпетентностью. Из этого определения следует, что источником данной угрозы является:

– в первом случае — группа лиц, некомпетентных или допускающих по отношению к законодательству в данной сфере халатность;

– во втором — третьи лица, лоббирующие свои интересы посредством чиновников.

Итак, развитие общественных отношений в сфере водного транспорта и ОП в целом, а также формирование угроз экономической безопасности государства представляют собой замкнутый, циклический процесс, где все явления находятся в состоянии всесвязанности. В контексте рассмотренного считаем, что единое понимание природы возникновения источников

угроз, специфики их функционирования и особенностей целеустремления позволит повысить эффективность взаимодействия и взаимопонимания между правоохранительными органами, а также сконцентрировать необходимый потенциал и основные ресурсы государства для нивелирования основных вызовов государству на данном направлении. При этом предложенный авторами категориально-понятийный аппарат модели угрозообразования в сфере правового регулирования СВТ СЭБ может использоваться, как представляется, в качестве основания для дальнейшего построения методики выявления, предупреждения и пресечения правовых угроз экономической безопасности Российской Федерации в сфере водного транспорта.

#### Литература

##### Нормативные правовые акты:

1. Конституция РФ [Текст]. — М.: Приор. — 2014. — 32 с.
2. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года. Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 года № 1734-р [Текст].
3. Федеральный закон Российской Федерации № 16-ФЗ от 09.02.2007 года. «О транспортной безопасности» [Текст].

##### Интернет-ресурсы:

4. Грачев А. В. Обеспечение экономической безопасности Российской Федерации. [Электронный ресурс]. URL: [http://vuzirossii.ru/publ/vestnik\\_va\\_mvdl/cel\\_zadachi\\_i\\_mesto\\_instrumentov\\_organov\\_vnutrennikh\\_del\\_v\\_sfere\\_obespechenija\\_ekonomicheskoy\\_bezopasnosti/6-1-0-251](http://vuzirossii.ru/publ/vestnik_va_mvdl/cel_zadachi_i_mesto_instrumentov_organov_vnutrennikh_del_v_sfere_obespechenija_ekonomicheskoy_bezopasnosti/6-1-0-251). (дата обращения 10.04.16.). Режим доступа — свободный. — Заглавие с экрана.
5. Концепция транспортной безопасности Российской Федерации. [Электронный ресурс]. URL: <http://transbez.com/officially/programs/transbez-part3.html>. (дата обращения 12.02.16.). Режим доступа — свободный. — Заглавие с экрана.
6. Правовое регулирование внутреннего водного транспорта в Европейском Союзе. [Электронный ресурс]. URL: [http://studbooks.net/48551/pravo/pravovoe\\_regulirovanie\\_vnutrennego\\_vodnogo\\_transporta\\_evropeyskom\\_soyuze](http://studbooks.net/48551/pravo/pravovoe_regulirovanie_vnutrennego_vodnogo_transporta_evropeyskom_soyuze). (дата обращения 11.02.16.). Режим доступа — свободный. — Заглавие с экрана.
7. Промышленные аварии и катастрофы. [Электронный ресурс]. URL: <http://ru-ecology> (дата обращения 23.02.16.). Режим доступа — свободный. — Заглавие с экрана.
8. Сектора экономики. [Электронный ресурс]. URL: <http://utmagazine.ru/posts/9190-sektora-ekonomiki>. (дата обращения 31.03.16.). Режим доступа — свободный. — Заглавие с экрана.
9. Трёхсекторная модель экономики Колина Кларка. [Электронный ресурс]. URL: <http://studopedia.ru> (дата обращения 12.01.16.). Режим доступа — свободный. — Заглавие с экрана.
10. Угрозы экономической безопасности. [Электронный ресурс]. URL: [http://life-prog.ru/1\\_6290\\_transportnaya-bezopasnost.htm](http://life-prog.ru/1_6290_transportnaya-bezopasnost.htm). (дата обращения 10.04.16.). Режим доступа — свободный. — Заглавие с экрана.
11. Экономика России. Цифры и факты. [Электронный ресурс]. URL: <http://utmagazine.ru/posts/10280-ekonomika-rossii-cifry-i-fakty-chast-3-transport>. (дата обращения 18.04.16.). Режим доступа — свободный. — Заглавие с экрана.

##### Периодические издания:

12. Бунев Е. ГОСТ есть альфа и омега транспортной безопасности. Информационно-аналитический журнал «Рубеж» № 5(13). — 2015. — С. 62.
13. Дороговцев С. С. Кризис, которого пока нет, но который может наступить. Национальный банковский журнал № 4 (145). — 2016. — С. 40.
14. Скогорев И. Геополитика важнее экономики. Национальный банковский журнал № 1 (142). — 2016. — С. 14.
15. Яшкина И. С. Внешние и внутренние угрозы технико-технологической безопасности железнодорожного транспорта как критерий его экономической безопасности // Россия: тенденции и перспективы развития. Вып. 7. — М.: ИНИОН РАН, 2012. — С. 5–7.

#### References:

##### Normative legal acts:

1. The Constitution of the Russian Federation. [Text]. 2014. 32 p.
2. Transport strategy of the Russian Federation for the period up to 2030. Approved by the decree of the Government of the Russian Federation from November 22, 2008 No. 1734-p [Text].
3. Federal law of the Russian Federation No. 16-ФЗ от 09.02.2007. «On transport safety» [Text].

##### Internet resources:

4. Grachev A. V. The economic security of the Russian Federation. [Electronic resource]. URL: [http://vuzirossii.ru/publ/vestnik\\_va\\_mvdl/cel\\_zadachi\\_i\\_mesto\\_instrumentov\\_organov\\_vnutrennikh\\_del\\_v\\_sfere\\_obespechenija\\_ekonomicheskoy\\_bezopasnosti/6-1-0-251](http://vuzirossii.ru/publ/vestnik_va_mvdl/cel_zadachi_i_mesto_instrumentov_organov_vnutrennikh_del_v_sfere_obespechenija_ekonomicheskoy_bezopasnosti/6-1-0-251). (accessed 10.04.16.). Access mode: free. — Title from screen.
5. Industrial accidents and disasters. [Electronic resource]. URL: <http://ru-ecology>. (accessed 23.02.16.). Access mode: free. — Title from screen.
6. Legal regulation of inland waterway transport in the European Union. [Electronic resource]. URL: [http://studbooks.net/48551/pravo/pravovoe\\_regulirovanie\\_vnutrennego\\_vodnogo\\_transporta\\_evropeyskom\\_soyuze](http://studbooks.net/48551/pravo/pravovoe_regulirovanie_vnutrennego_vodnogo_transporta_evropeyskom_soyuze). (accessed 11.02.16.). Access mode: free. — Title from screen.

7. *Sectors of the economy*. [Electronic resource]. URL: <http://utmagazine.ru/posts/9190-sektora-ekonomiki>. (accessed 31.03.16.). Access mode: free. – Title from screen.
  8. *The concept of transport safety of the Russian Federation*. [Electronic resource]. URL: <http://transbez.com/officially/programs/transbez-part3.html>. (accessed 12.02.16.). Access mode: free. — Title from screen.
  9. *The Economy of Russia. The facts and figures*. [Electronic resource]. URL: <http://utmagazine.ru/posts/10280-ekonomika-rossii-cifry-i-fakty-chast-3-transport>. (accessed 18.04.16.). Access mode: free. — Title from screen.
  10. *Threats to economic security*. [Electronic resource]. URL: [http://life-prog.ru/1\\_6290\\_transportnaya-bezopasnost.htm](http://life-prog.ru/1_6290_transportnaya-bezopasnost.htm). (accessed 10.04.16.). Access mode: free. — Title from screen.
  11. *Three-sector model of the economy Colin Clark*. [Electronic resource]. URL: <http://studopedia.ru> (accessed 12.01.16.). Access mode: free. – Title from screen.
- Periodicals:
12. Bunev E. *GOST is the alpha and omega of transport security*. *Information-analytical magazine «Rubej»* No. 5(13)/, 2015. P. 62.
  13. Dorogovtsev S. *Crisis which does not exist yet, but which may ensue*. *The national banking journal* No. 4 (145). 2016. P 40.
  14. Skogorev I. *Geopolitics trump Economics*. *National Bank journal*, No. 1 (142). 2016. P 14.
  15. Yakshina I. S. *External and internal threats technical and technological safety of railway transport as a criterion of its economic security // Russia: tendencies and prospects of development*. Vol.7.M.:INION RAN. 2012. P. 5–7.