

Критерии экономической безопасности Российской Федерации в сфере водного транспорта

DOI 10.22394/1726-1139-2017-7-70-81

Дронов Роман Владимирович

Санкт-Петербургская академия Следственного комитета Российской Федерации
Декан юридического факультета
Доктор экономических наук, кандидат юридических наук
dronov.rv@mail.ru

Павлов Антон Владимирович

Санкт-Петербургский государственный экономический университет
Аспирант кафедры экономической безопасности
Anton.V.Pavlov4@gmail.com

РЕФЕРАТ

В статье рассматриваются критерии экономической безопасности России в сфере водного транспорта, которые могут быть использованы для эффективного прогнозирования возникновения кризисных ситуаций, внутренних и внешних угроз. Представлены результаты анализа взглядов различных ученых на проблемы применения индикативного анализа при проведении мониторинга системы экономической безопасности Российского государства. Предложен один из возможных подходов к определению сущности экономической безопасности Российской Федерации, проанализированы наиболее опасные уязвимые места экономической системы в сфере водного транспорта.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

экономическая безопасность, водный транспорт, индикативный анализ, индикатор, пороговое значение, угроза

Dronov R. V., Pavlov A. V.

Criteria of Economic Security of the Russian Federation in the Field of Water Transport

Dronov Roman Vladimirovich

Saint-Petersburg Academy of the Investigative Committee of the Russian Federation
Dean of the Faculty of Law
Doctor of Science (Economics), PhD in Jurisprudence
dronov.rv@mail.ru

Pavlov Anton Vladimirovich

Saint-Petersburg State University of Economics (Russian Federation)
Aspirant of the Chair of Economic Security
Anton.V.Pavlov4@gmail.com

ABSTRACT

The article examines criteria of economic security of Russian the field of water transport, which can be used for effective forecasting of crises, internal and external threats. The analysis of different scientists points of view on how to use the indicative analysis for monitoring the system of economic security of Russia are covered in the article. One of the possible approaches to definition of essence of economic safety of the Russian Federation analyzed the most dangerous vulnerabilities of the economic system in the sphere of water transport.

Тенденции современного мира отражают сложную ситуацию, сложившуюся в мировой экономике. Она характеризуется замедлением темпов экономического роста, ухудшением ключевых макроэкономических показателей стран-лидеров, а также обострением геополитических противоречий и торговыми войнами [19, с. 38]. Изменения в геополитике негативно отразились на отечественной экономике, которая в настоящее время находится в тяжелом положении. Двукратное падение цен на нефть, лишь частично компенсированное удешевлением импортируемых товаров, привело к очередному обвальному ухудшению условий торговли, породило мощные внешнеэкономические шоки, снизило продуктивность экономики и потенциальные темпы ее роста; начался новый воспроизводственный коллапс, ликвидация которого требует перехода к конструктивной экономической политике [18, с. 3].

Данные тенденции формируют вызовы экономической безопасности Российской Федерации, на которые необходима своевременная и адекватная реакция. Как следствие, в условиях экономического кризиса, для обеспечения безопасности отечественной экономики, нашему государству необходим ряд структурных преобразований [22, с. 150]. Изменения должны коснуться различных сфер государственного устройства и непременно носить системный характер. Данные требования обусловлены необходимостью реформ, способных в кратчайшие сроки запустить механизмы оздоровления личности, общества и государства как основу национальной безопасности Российской Федерации¹.

Вместе с тем курс «неограниченной» экономической открытости, который был определен руководством страны 25 лет назад², не дает внутренним интеграционным силам экономической системы эффективно противостоять угрозам, направленным на причинение вреда национальным интересам Российской Федерации. Особенно остро данная ситуация складывается в сфере водного транспорта. Экономические реформы, реализованные после распада СССР, изменили приоритеты в его развитии, определив в качестве основных не стратегическую значимость водного транспорта, как системы, необходимой для поддержания независимости государства, а экономические выгоды основных субъектов данной сферы³.

Новая форма экономических отношений в сфере водного транспорта — рынок предоставила самостоятельность участникам данных отношений и снизила роль государства как управляющей системы. Ожидаемым результатом было развитие данной отрасли по образцу рыночной модели европейских стран, однако на практике реформы привели к развалу системы водного транспорта, сформировали уязвимые места в экономике страны, нивелировать которые до сих пор не удастся. Наилучшим образом сложившаяся ситуация охарактеризована И. В. Беловым и В. А. Персиановым: «С переходом нашей экономики на рыночные отношения мы лишились превосходства в разработке ряда общетеоретических вопросов экономики транспорта: в теории

¹ Примерно 2–3 года.

² «Корни наших сегодняшних бед уходят в события конца прошлого века, когда реформаторы сломали плановое хозяйство и совершили «прыжок в рынок» без предварительной подготовки» [22, с. 154].

³ Например, экономические отношения, всегда считавшиеся основанными на других формах отношений (организационно-экономических, технико-экономических, планово-экономических), в рыночных условиях организации транспортной деятельности выделились как самостоятельная и основная форма, базирующаяся на форме собственности и имущественном положении участников рынка. Именно рынок определил главенство экономических отношений среди других их видов в транспортной отрасли и транспортной системе.

транспортного рынка, маркетинга, тарифов и других вопросов оказались в лучшем случае на положении любознательных учеников» [4, с. 415]. В итоге, с начала 90-х годов XX в. ежегодные объемы капиталовложений в развитие водного транспорта резко снизились.

Финансирование развития транспорта к 1999 г. сократилось на 60%¹. Вследствие этого финансовые ресурсы предприятий водного транспорта перестали обеспечивать необходимое техническое переоснащение и поддержание водных транспортных средств в надлежащем состоянии. Тяжелое финансовое положение и плохое использование технической базы вызвали ухудшение качественного состояния водного транспорта². Так, за шесть лет, начиная с 1995 г., численность подвижного состава водного транспорта значительно сократилась, что отражено в табл. 1.

В настоящее время функционирование в отрасли большого числа перевозчиков, обладающих низкими показателями инвестиционной активности и кредитоспособности, создает опасность дальнейшего сохранения устаревшей возрастной структуры основных фондов в сфере водного транспорта [12, с. 83]. Данные «хронические» уязвимые места, сформировавшиеся в период становления в нашем государстве рыночных отношений, по мнению авторов, могут быть использованы для нанесения экономике Российской Федерации существенного ущерба. При этом, основная опасность для экономической безопасности заключается в создании источниками угроз условий, в которых раскрытие потенциала системы водного транспорта России будет невозможно.

Вышесказанное обосновывает необходимость построения эффективной системы правоохранительного обеспечения экономической безопасности Российской Федерации в сфере водного транспорта (далее — СПО ЭБ ВТ). Государство должно установить ориентиры для СПО ЭБ ВТ в построении тактического противодействия вышеуказанным угрозам. Следовательно, необходимо определить сущность экономической безопасности Российской Федерации и ее критерии в сфере водного транспорта.

Под экономической системой авторы понимают развивающуюся в рамках общественно-исторической формации, посредством реализации собственного потенциала и нивелирования внутренних и внешних противоречий, целостную систему, включающую все элементы товарного производства, распределения, товародвижения и потребления материальных благ. По мнению авторов, именно непрерывный процесс развития экономической системы за счет реализации внутреннего потенциала обуславливает ее безопасность — экономическую безопасность государства.

Проведенный авторами анализ источников по данной тематике позволил выявить порядка 25 определений экономической безопасности государства, которые можно разбить на три подхода (табл. 2).

Все перечисленные определения отражают содержание категории «экономическая безопасность», при этом наиболее полное определение, на наш взгляд, дано представителями первого подхода. Однако в вышеуказанном подходе не учтен источник безопасности и механизм его реализации. Также, как было отмечено ранее, безопасность не может рассматриваться как статичное явление, особенно в условиях значительной динамики современных информационных потоков.

По мнению Е. А. Ходаковского [23, с. 15], «безопасность» должна рассматриваться в связи с внутренними источниками развития, реализация которых обеспечивается в ходе взаимодействия со средой не оградительными мерами, а преобразованием негативных условий в фактор прогресса, при этом «безопасность не должна отождест-

¹ Реформы. Цифры. Транспорт [Электронный ресурс]. URL: <http://www.contrtv.ru/common/819>.

² Общая протяженность эксплуатируемых в России внутренних водных путей в течение 1990-х годов сократилась более чем на 37%. На некоторых реках прекратилось судоходство в меженьный период и в темное время суток. В результате внутренние водные пути России используются с интенсивностью, не соответствующей их потенциальным возможностям. Транспортный комплекс России. Отчетные данные за 2002 год / Минтранс РФ. М. : Издат. центр «Президент», 2003.

**Изменение численности транспортных средств водного транспорта
за 1995–2001 гг. [6, с. 40]**

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Морские суда — всего, шт.	5509	5205	4915	4547	3985	3908	3895
В том числе суда:							
Морских пароходств	574	464	362	293	247	233	227
Дедвейт, тыс. т	7590	6360	4843	3862	3277	3132	3065
Других отраслей экономики, осуществляющих коммерческую деятельность	381	350	429	602	583	578	569
Дедвейт, тыс. т	892	904	838	940	1113	1026	1010
Речные суда							
Число судов — всего	40 700	38 500	36 000	34 000	32 800	31 900	31 000
В том числе суда:							
Пароходств и портов	13 303	12 903	1189	11 536	10 277	9 995	9 600
Грузоподъемность, тыс. т	13 740	14 060	12 579	12 099	11 042	10 575	10 100
Других отраслей экономики, осуществляющих коммерческую деятельность	3170	3053	2743	2533	2742	3044	3350
Грузоподъемность, тыс. т	396,4	336,4	329,0	339,4	375,5	462,4	508,6

Таблица 2

Существующие подходы к определению экономической безопасности

	Представители	Основные определения
Экономическая безопасность как состояние	В. К. Сенчагов, И. Я. Богданов, С. Ю. Глазьев, В. Загашвили, В. Паньков, Г. С. Вечканов, Т. Е. Кочергина, И. С. Цыпин, В. Р. Веснин, А. П. Градов, Д. В. Гордиенко	«Сущность экономической безопасности можно определить состоянием экономики и институтов власти, при котором обеспечивается гарантированная защита национальных интересов, социальная направленность политики, достаточный оборонный потенциал даже при неблагоприятных условиях развития внутренних и внешних процессов» [24, с. 48]. «Экономическая безопасность — это состояние экономики страны, которое, во-первых, по объемным и структурным параметрам достаточно для обеспечения существующего статуса государства, его независимого от внешнего давления политического и социально-экономического развития и, во-вторых, способно поддерживать уровень легальных

	Представители	Основные определения
		<p>доходов, обеспечивающий абсолютному большинству населения благосостояние, соответствующее стандартам цивилизованных стран» [5, с. 28].</p> <p>«Экономическая безопасность — это экономическая категория, характеризующая такое состояние экономики, при котором обеспечиваются устойчивый экономический рост, оптимальное удовлетворение общественных потребностей, рациональное управление, защита экономических интересов на национальном и международном уровнях» [7, с. 45].</p> <p>«Экономическая безопасность — это состояние защищенности национального хозяйства от внешних и внутренних угроз, при котором оно способно обеспечивать поступательное развитие общества, его экономическую и социально-политическую стабильность в условиях наличия неблагоприятных внешних и внутренних факторов» [10, с. 8]</p>
Экономическая безопасность как совокупность условий, обеспечивающих защиту от внешних и внутренних угроз.	Л. И. Абалкин, А. И. Илларионов	<p>«Экономическая безопасность — это совокупность условий и факторов, обеспечивающих независимость национальной экономики, ее стабильность и устойчивость, способность к постоянному обновлению и самосовершенствованию» [1, с. 5].</p> <p>«Под экономической безопасностью понимается такое сочетание экономических, политических и правовых условий, которое обеспечивает в долгосрочной перспективе производство максимального количества экономических ресурсов на душу населения наиболее эффективным способом» [14, с. 49]</p>
Экономическая безопасность как устойчивость к негативному воздействию.	С. А. Афонцев, О. А. Грунин, А. Д. Макаров, Л. А. Михайлов, А. С. Скаримова и т. д.	<p>«Национальная экономическая безопасность как устойчивость национальной экономической системы к эндогенным и экзогенным шокам экономического или политического происхождения, проявляющаяся в ее способности нейтрализовать потенциальные источники негативных шоков и минимизировать ущерб, связанный с реально произошедшими шоками» [3, с. 66].</p> <p>«Экономическая безопасность — это материальная основа национальной безопасности, гарантирующая устойчивое, стабильное развитие страны, ее независимость» [23, с.15]</p>

вляться ни с «защищенностью» от неблагоприятных воздействий, зачастую стимулирующих совершенствование, ни с созданием условий, максимально способствующих жизнедеятельности объекта, что неизбежно приводит к остановке в развитии, к регрессу в «комфортной» среде. Ведь именно препятствия и трудности «вынуждают» совершенствоваться, применять новые методы и средства для достижения целей.

Таким образом, под экономической безопасностью авторы понимают прогрессивное, устойчивое к воздействию внешних и внутренних угроз развитие экономической системы за счет преобразования негативных условий среды, причин и оснований возможного ущерба в факторы роста, позволяющие гарантировать защиту национальных интересов государства и обеспечить социальную направленность политики при сохранении внутреннего потенциала государства.

В свою очередь, под системой экономической безопасности государства (далее — СЭБ) авторы понимают целостную систему взаимосвязанных государственных органов, обеспечивающих условия, причины и основания данного развития. СЭБ и экономическая система глубоко интегрированы и формируют объект посягательства (далее — ОП)¹ для угроз, источник которых может находиться как внутри данного объекта, так и вне его.

Некоторые ученые в своих работах, затрагивающих проблематику формирования понятийного аппарата теории безопасности, в качестве «отправной точки» своей модели используют категорию «угроза», подходу к ОП исключительно как к неподвижной цели, не учитывая его развития. Под развитием ОП авторы понимают процесс, отражающий изменения в его содержании, сущности и качестве [15, с. 253]. Как было отмечено выше, для реализации экономических интересов и обеспечения своей безопасности ОП должен развиваться. Однако важно определить вектор данного развития и его основания.

По мнению авторов, развитие ОП детерминировано тенденциями современного мира, актуальными в данный момент времени. Под тенденциями понимается направление развития какого-либо явления, мысли или идеи [17]. Как было отмечено выше, основанием развития является процесс преобразования негативных условий среды, причин и оснований возможного ущерба в факторы роста, где источником для преобразования ОП является внутренний потенциал.

Таким образом, на наш взгляд, процесс обеспечения экономической безопасности является цикличным, так как отклонение от вектора развития образует противоречия, отражающие отношение между тождеством и различием содержания ОП и тех актуальных тенденций, которым он должен соответствовать. Данные противоречия составляют основу негативных условий среды, преобразование которых обеспечивает развитие ОП и его безопасность.

Следуя логике данной модели, необходимо отметить, что не все противоречия преобразуются в факторы экономического роста, развивая ОП. Процесс структурных изменений ОП значительно уступает динамике глобального информационного пространства, не позволяя ОП своевременно реагировать на вновь образовавшиеся противоречия. В итоге, данные противоречия формируют вызовы экономической безопасности, которые в отличие от относительно нейтральных по отношению к ОП тенденций, требуют оперативных мер для их нивелирования.

Под вызовами экономической безопасности понимается воспринятое и осознанное ОП изменение состояния окружающей среды, оказывающее на него дестабилизирующее воздействие и требующее определенной реакции для обеспечения своей жизнеспособности [2]. Соответственно, для обеспечения своей безопасности, процесс развития ОП должен носить не хаотичный характер, а строиться на основании эффективного государственного управления, условием которого является грамотная аналитическая работа по определению критериев и показателей экономической безопасности для своевременного реагирования на любые отклонения от

¹ Объект посягательства включает в себя сферу водного транспорта, как составляющую одного из секторов экономики.

пороговых значений¹. Приближение показателей к предельно допустимой величине свидетельствует о нарастании угроз экономической безопасности, а превышение пороговых значений — о ее подрыве.

Основанием выработки критериев оценки экономической безопасности Российской Федерации в сфере водного транспорта являются критерии экономической безопасности на национальном и отраслевом уровнях. Для целей анализа экономической безопасности Центр финансово-банковских исследований института экономики (ИЭ) РАН выделяет 150 показателей, характеризующих практически все стороны социально-экономического развития страны [8, с. 43]. Более конкретный перечень основывался на списке параметров, отвечающих требованиям экономической безопасности, сформулированном в Государственной стратегии экономической безопасности², и включал 50 показателей, сгруппированных следующим образом: показатели, отражающие способность экономики к устойчивому развитию, показатели устойчивости финансовой системы, показатели социальной сферы, показатели внешней торговли и внешнеэкономической деятельности.

Также в официальных документах широкое распространение получили показатели экономической безопасности государства, предложенные С. Ю. Глазьевым [9]. Согласно его расчетам, подавляющее большинство показателей России находилось за пределами пороговых значений экономической безопасности (табл. 3).

Следует отметить, что четкой определенности во взглядах ученых на показатели или критерии экономической безопасности в настоящее время нет. Среди различных подходов можно отметить работы И. В. Долматова [11], Н. В. Дюженковой [13], О. С. Филеткина [21], Э. А. Уткина [20] и многих других. Многовариантность перечней и подходов к определению пороговых значений индикаторов мешает реальной оценке экономической безопасности Российской Федерации в сфере водного транспорта и выявлению ее угроз. Следовательно, первостепенное значение должны иметь не показатели и их пороговые значения, а критерии экономической безопасности в целом.

Исходя из предложенного авторами подхода к определению сущности экономической безопасности Российской Федерации, раскрытого в данной статье, авторы выделяют следующие критерии экономической безопасности в сфере водного транспорта:

1. Степень устойчивости ОП к воздействию внешних и внутренних угроз экономической безопасности в сфере водного транспорта.
2. Степень соответствия ОП современным тенденциям.
3. Степень оперативности реагирования управляющей системы ОП на вызовы экономической безопасности в сфере водного транспорта.
4. Отношение количества выявленных уязвимых мест ОП к количеству уязвимых мест, которые удалось устранить³.
5. Отношение степени восполняемости внутреннего потенциала ОП к степени его расхода на преобразование негативных условий среды в факторы роста.

Следует отметить, что наличие уязвимых мест ОП является нормальным явлением для подобных систем и необходимым условием для его развития. К таким уязвимым местам относятся:

¹ Пороговые значения есть предельные величины, превышение значений которых препятствует нормальному развитию различных элементов воспроизводства, приводит к формированию негативных, разрушительных тенденций в области экономической безопасности.

² О государственной стратегии экономической безопасности Российской Федерации. Указ Президента Рос. Федерации от 29 апр. 1996 г. № 608 [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «Консультант Плюс». URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 14.02.2017).

³ Уязвимых мест, которые удалось устранить, должно быть больше.

Индикаторы экономической безопасности государства

Индикатор	Пороговые значения	Фактические данные по России
1. Объем ВВП:		
▪ в целом от среднего по «семерке»	75%	29%
▪ на душу населения	50%	19%
▪ на душу населения от среднемирового	100%	25%
2. Доля в промышленном производстве обрабатывающей промышленности	70%	50%
3. Доля в промышленном производстве машиностроения	20%	15%
4. Инвестиции, % к ВВП	25%	13%
5. Расходы НИОКР, % ВВП	2%	0,5%
6. Доля новых видов продукции в машиностроении	6%	2,6%
7. Доля в населении людей с доходами ниже прожиточного минимума	7%	20%
8. Продолжительность жизни	70 лет	64 года
9. Дифференциация доходов	8 раз	12,9 раз
10. Уровень преступности (кол-во на 100 тыс. населения)	5 тыс.	6 тыс.
11. Уровень безработицы	7%	9,2%
12. Уровень инфляции	20%	16%
13. Объем внутреннего долга, % ВВП	30%	33%
14. Текущая потребность в обслуживании внутреннего долга, % доходов бюджета	25%	Более 100%
15. Объем внешнего долга, % ВВП	25%	31%
16. Доля внешних заимствований в покрытии бюджетного дефицита	30%	45%
17. Дефицит бюджета, % ВВП	5%	4,2%
18. Доля импорта во внутреннем потреблении, всего	30%	53%
19. Дифференциация субъектов федерации по прожиточному минимуму	1,5 раза	5 раз

1. В правовой сфере.

Например, размер штрафов за нарушение стт. 11.7 «Нарушение правил плавания», 11.10 «Нарушение правил обеспечения безопасности пассажиров на судах водного транспорта, а также на маломерных судах», 11.13 «Нарушение правил выпуска судна в плавание или допуск к управлению судном лиц, не имеющих соответствующего диплома (свидетельства, удостоверения), либо находящихся в состоянии опьянения» Кодекса об административных правонарушениях РФ (далее — КоАП РФ) составляет от 500 до 2000 руб. Данные суммы несоизмеримы с размером прибыли грузоперевозчиков (порядка 300 000 руб. в день) и владельцев прогулочных речных

судов (от 20 000 до 50 000 руб. в день). Кроме того, рассмотрение протоколов об административных правонарушениях происходит зачастую формально, сроки проведения проверки затягиваются, по некоторым административным делам штрафные санкции определяются по минимальному размеру. Данная ситуация, с учетом значительного количества подобных нарушений, подрывает авторитет закона и способствует росту теневой экономики и увеличению преступлений коррупционной направленности.

2. В сфере материально-технического обеспечения.

Механическое оборудование шлюзов морально и физически устарело, воздушно-дренажные устройства находятся в нерабочем состоянии и сняты с учета Госгортехнадзора, превышен максимальный износ затворов опорожнения и наполнения шлюзовых камер. Возможный прорыв напорного фронта шлюзов может вызвать аварии с участием нефтеналивных судов, что неизбежно приведет к экологической катастрофе и значительному экономическому ущербу в масштабах региона и всего государства в целом.

Возраст судов технического и пассажирского флота в среднем превышает 30 лет, что требует проведения капитального (восстановительного) ремонта или замены¹. В силу этого прохождение в начале навигации технического освидетельствования в российском речном регистре для собственников судов становится все более сложной процедурой, что, в свою очередь, формирует коррупционные риски. С учетом того, что пассажирский флот не пополняется новыми судами, ситуация будет усугубляться.

3. В кадровой сфере.

В настоящее время одной из существенных проблем является острая нехватка подготовленных, квалифицированных специалистов, как среднего, так и высшего звена. Одной из основных причин нехватки специалистов является низкий уровень заработной платы. Одновременно усугубляется негативная ситуация, связанная со средним возрастом сотрудников. Специалисты, члены экипажей судов и рабочие являются людьми пенсионного возраста или не имеющими необходимого опыта работы.

4. В финансовой сфере.

В настоящее время фактический объем финансирования из федерального бюджета на содержание внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений не соответствует реальной потребности. Так, за 10 лет объем недофинансирования составил около 29 млрд руб., что равнозначно затратам на содержание инфраструктуры внутренних водных путей за 2 года. Например, из-за образовавшегося в ФБУ «Администрация «Волго-Балт» дефицита бюджета на 2016 г. в настоящее время прорабатывается вопрос о возможном выводе из эксплуатации до 90% судов технического, в том числе дноуглубительного флота, обслуживающего трассу Волго-Балтийского водного пути, а также сокращению и увольнению членов экипажей данных судов².

5. В инновационной сфере.

На сегодняшний день практически все дорогостоящее судовое оборудование закупается за рубежом. Всего несколько реализуемых опытно-конструкторских разработок ФЦП «РГМТ» имеют реальную перспективу завершения с изготовлением опытного образца, который может попасть на флот³. Опытно-конструк-

¹ Средний возраст пассажирских судов [Электронный ресурс]. URL: <http://actualcomment.ru/> (дата обращения: 10.05.2017).

² Судоходство в РФ может стать нерентабельным из-за недофинансирования инфраструктуры водных путей [Электронный ресурс]. URL: <http://www.finmarket.ru/news/4326481> (дата обращения: 10.05.2017).

³ О перспективах и проблемах развития судового машиностроения [Электронный ресурс]. URL: <http://www.unionexpert.ru/index.php/zhurnal-qekspertnyj-soyuzq-osnova/zhurnal->

торская разработка поручается научно-исследовательским организациям, интерес которых к ней заканчивается на момент подписания акта выполнения НИОКР. При этом, если в процессе разработки вопросам серийного производства внимание уделяется, то вопросы маркетинга, гарантийного и послегарантийного обеспечения продукции в общемировом масштабе даже не упоминаются в технических заданиях.

6. В социальной сфере.

Низкий уровень заработных плат и социального обеспечения приводит к потере квалифицированных кадров, делают отрасль непривлекательной на рынке труда. Высококвалифицированные сотрудники идут работать в частные компании, в свою очередь в государственных компаниях остаются сотрудники с низкой квалификацией.

Как было отмечено выше, несмотря на то, что уязвимые места — признак любой развивающейся системы, необходимо ограничивать их количество путем своевременного разрешения противоречий, из которых они состоят. В противном случае внутренний потенциал перестанет восполняться, и структура системы будет разрушена. Таким образом, наибольший риск для экономической безопасности Российской Федерации в сфере водного транспорта представляет разрушение внутреннего потенциала отрасли как главного фактора развития и жизнедеятельности¹. Для сохранения данного потенциала необходимо нивелировать уязвимые места в рассмотренных выше сферах. При этом представленные авторами критерии экономической безопасности позволят оценить данный процесс и собрать необходимую информацию о возможных угрозах.

Литература

1. *Абалкин Л. И.* Экономическая безопасность России: угрозы и их отражение // Вопросы экономики. 1994. №12. С. 4–16.
2. *Атаманов Г. А.* Исходные понятия теории безопасности [Электронный ресурс]. URL: http://gatamanov.blogspot.ru/2014/07/blog-post_8104.html (дата обращения: 20.04.2016).
3. *Афонцев С. А.* Дискуссионные проблемы национальной экономической безопасности // Россия XXI. 2001. № 2. С. 38–67.
4. *Белов И. В., Персианов В. А.* Экономическая теория транспорта в СССР: исторический опыт, современные проблемы и решения, взгляд в будущее. М. : Транспорт, 1993.
5. *Богданов И. Я.* Экономическая безопасность России: теория и практика. М., 2001. М., 2001.
6. *Большедворская Л. Г.* Единая транспортная система : учеб. пособие по дисциплине «Единая транспортная система и география транспорта». Ч. 1. М. : МГТУ ГА, 2007.
7. *Вечканов Г. С.* Экономическая безопасность: учебник для вузов. СПб., 2007.
8. *Ворона-Сливинская Л. Г., Лобанов М. В.* Проблемы выбора индикаторов экономической безопасности государства и определение их пороговых значений // Научно-технические ведомости СПбГПУ. Экономические науки. 2016. № 3 (245). С. 43.
9. *Глазьев С. Ю.* Основа обеспечения экономической безопасности страны — альтернативный реформационный курс // Российский экономический журнал. 1997. № 1. С. 3.
10. *Гордиенко Д. В.* Основы экономической безопасности государства: курс лекций: уч.-метод. пособие. М., 2009.
11. *Долматов И. В.* Формирование региональной системы обеспечения экономической безопасности: дис. ... канд. экон. наук. М. : РГБ, 2007.
12. *Доминова Д. Г.* Анализ современного состояния морского и внутреннего водного транспорта в России // Вестник МГЛУ. 2014. № 6 (692), С. 77–90.
13. *Дюженкова Н. В.* Система критериев и показателей для оценки состояния экономической безопасности // Информационный бизнес в России: сб. науч. тр. по материалам науч.-практ. семинара. Тамбов, 2001.
14. *Илларионов А. И.* Критерии экономической безопасности // Вопросы экономики. 1998. 10. С. 35–58.

qehkspertnihy-*soyuzq-3-2015g-spec/item/1092-o-perspektivah-i-problemah-sudovogo-mashinostroenia* (дата обращения: 10.05.2017).

¹ Транспортная отрасль применительно к водному транспорту.

15. Кокорин А. А. Анализ: аксиоматическое эссе. М. : Изд-во МГОУ, 2003.
16. Кондратьев В. Б., Куренков Ю. В., Варнавский В. Г. Особенности инвестиционной модели развития России. М. : Наука, 2005.
17. Ожегов С. И. Толковый словарь русского языка [Электронный ресурс]. URL: <http://www.ozhegov.org> (дата обращения: 20.04.2016).
18. Петров Ю. С. Стабилизационная и стимулирующая экономическая политика России после обвального ухудшения условий торговли // Российский экономический журнал. 2016. № 4. С. 3–18.
19. Скогорева А. В. Призрак бродит по миру — призрак нового кризиса? // Национальный банковский журнал. 2016. № 4 (145).
20. Уткин Э. А., Денисов А. Ф. Теория государственного управления. Государственное и муниципальное управление [Электронный ресурс]. URL: http://polbu.ru/utkin_govmanagement/ch27_all.html (дата обращения: 20.04.2016).
21. Филеткин О. С. Разработка системы мониторинга экономической безопасности региона [Электронный ресурс]. URL: http://www.rusnauka.com/ONG/Economics/13_filetkiNs.doc.htm (дата обращения: 20.04.2016).
22. Цаголов Г. Н. Откуда исходит экономическая угроза // Научные труды вольного экономического общества. 2016. № 199. С. 145–158.
23. Ходаковский Е. А. Безопасность Российского государства в системе гецивилизации // Право и безопасность. 2003. № 3–4 (8–9). [Электронный ресурс]. URL: http://dpr.ru/pravo/pravo_6_11.htm (дата обращения: 20.04.2016).
24. Экономическая безопасность России: Общий курс: учебник / под ред. В. К. Сенчагова. 2-е изд. М., 2005. Экономическая безопасность России: Общий курс: учебник / под ред. В. К. Сенчагова. 3-е изд., перераб. и доп. М., 2010.
25. Экономическая безопасность: учебник для вузов / О. А. Грунин [и др.]. М., 2010.
26. Движение регионов России к инновационной экономике / под ред. А. Г. Гранбергга, С. Д. Валентея. М. : Наука, 2006.
27. Россия в глобализующемся мире: стратегия конкурентоспособности / отв. ред. Д. С. Львов, Д. Е. Сорокин. М. : Наука, 2005.

References

1. Abalkin L.I. *Economic security of Russia: threats and their reflection* [Ekonomicheskaya bezopasnost' Rossii: ugrozy i ikh otrazhenie] // Economy Questions [Voprosy ekonomiki]. 1994. N 12. P. 4–16. (rus)
2. Atamanov G.A. *Initial concepts of the theory of safety* [Iskhodnye ponyatiya teorii bezopasnosti] [An electronic resource]. URL: http://gatamanov.blogspot.ru/2014/07/blog-post_8104.html (date of the address: 20.04.2016) (rus)
3. Afontsev S.A. *Debatable problems of national economic security* [Diskussionnye problemy natsional'noi ekonomicheskoi bezopasnosti] // Russia XXI [Rossiya XXI]. 2001. N 2. P. 38–67. (rus)
4. Belov I.V., Persianov V. A. *The economic theory of transport in the USSR: historical experience, modern problems and decisions, prospection* [Ekonomicheskaya teoriya transporta v SSSR: istoricheskii opyt, sovremennye problemy i resheniya, vzglyad v budushchee]. М. : Transport, 1993. 415 p. (rus)
5. Bogdanov I.Ya. *Economic security of Russia: theory and practice* [Ekonomicheskaya bezopasnost' Rossii: teoriya i praktika]. М., 2001. 351 p. (rus)
6. Bolshedvorskaya L.G. *Uniform transport system* [Edinaya transportnaya Sistema]. The manual on discipline "The uniform transport system and geography of transport" [Uch. posobie po distsipline «Edinaya transportnaya sistema i geografiya transporta»]. Part 1. М. : Moscow State Technical University of Civil Aviation [MGТУ GA], 2007. 96 p. (rus)
7. Vechkanov G.S. *Economic security* [Ekonomicheskaya bezopasnost']: tutorial for higher education institutions. SPb., 2007. 374 p. (rus)
8. Vorona-Slivinskaya L.G., Lobanov M. V. *Problems of the choice of indicators of economic security of the state and determination of their threshold values* [Problemy vybora indikatorov ekonomicheskoi bezopasnosti gosudarstva i opredelenie ikh porogovykh znachenii] // Scientific and technical sheets of the SPbSTU. Economic sciences [Nauchno-tehnicheskie vedomosti SPbGPU. Ekonomicheskie nauki]. 2016. N 3(245). P. 43. (rus)
9. Glazyev S. Yu. *A basis of ensuring economic security of the country — an alternative reformational course* [Osnova obespecheniya ekonomicheskoi bezopasnosti strany — al'ternativnyi reformatsionnyi kurs] // The Russian economic journal [Rossiiskii ekonomicheskii zhurnal]. 1997. N 1. P. 3. (rus)
10. Gordiyenko D.V. *Bases of economic security of the state* [Osnovy ekonomicheskoi bezopas-

- nosti gosudarstva]: course of lectures. M., 2009. 224 p. (rus)
11. Dolmatov I.V. *Formation of regional system of ensuring economic security* [Formirovanie regional'noi sistemy obespecheniya ekonomicheskoi bezopasnosti]: Dissertation. M. : RSL, 2007. (rus)
 12. Dominova D.G. *The analysis of the current state of the marine and inland water transport in Russia* [Analiz sovremennogo sostoyaniya morskogo i vnutrennego vodnogo transporta v Rossii] // MSLU Bulletin [Vestnik MGLU]. 2014. N 6 (692), P. 77–90. (rus)
 13. Dyuzhenkova N.V. *The system of criteria and indicators for assessment of a condition of economic security* [Sistema kriteriev i pokazatelei dlya otsenki sostoyaniya ekonomicheskoi bezopasnosti] // Information business in Russia: Collection of scientific materials of scientific and practical seminar [Informatsionnyi biznes v Rossii: sb. nauch. tr. po materialam nauch.-prakt. seminaru]. Tambov, 2001. (rus)
 14. Illarionov A.I. *Criteria of economic security* [Kriterii ekonomicheskoi bezopasnosti] // Economic Questions [Voprosy ekonomiki]. 1998. N 10. P. 35–58. (rus)
 15. Kokorin A.A. *Analysis: axiomatic essay* [Analiz: aksiomaticheskoe esse]. M. : Moscow Region State University publishing house [Izd-vo MGOU], 2003. (rus)
 16. Kondratyev V.B., Kurenkov Yu.V., Varnavskiy V.G. *Features of investment model of development of Russia* [Osobennosti investitsionnoi modeli razvitiya Rossii]. M. : Science [Nauka], 2005. 309 p. (rus)
 17. Ojegov S.I. *Explanatory dictionary of Russian Language* [Tolkovyi slovar' russkogo yazyka] [An electronic resource]. URL: <http://www.ozhegov.org/> (rus)
 18. Petrov Yu.S. *The stabilization and stimulating economic policy of Russia after landslide deterioration in terms of trade* [Stabilizatsionnaya i stimuliruyushchaya ekonomicheskaya politika Rossii posle obval'nogo ukhudsheniya uslovii trgovli] // The Russian economic journal [Rossiiskii ekonomicheskii zhurnal]. 2016. N 4. P. 3–18. (rus)
 19. Skogoreva A.V. *The ghost wanders about the world — the ghost of new crisis?* [Prizrak brodit po miru — prizrak novogo krizisa?] // National bank journal [Natsional'nyi bankovskii zhurnal]. 2016. N 4 (145). (rus)
 20. Utkin E.A., Denisov A.F. *Theory of public administration. Public and municipal administration* [Teoriya gosudarstvennogo upravleniya. Gosudarstvennoe i munitsipal'noe upravlenie] [An electronic resource]. URL: http://polbu.ru/utkin_govmanagement/ch27_all.html (rus)
 21. Filetkin O.S. *Development of the system of monitoring of economic security of the region* [Razrabotka sistemy monitoringa ekonomicheskoi bezopasnosti regiona] [An electronic resource]. URL: http://www.rusnauka.com/ONG/Economics/13_filetkiNs.doc.htm (rus)
 22. Tsagolov G.N. *From where the economic threat* [Otkuda iskhodit ekonomicheskaya ugroza] // Scientific works of free economic society [Nauchnye trudy vol'nogo ekonomicheskogo obshchestva]. 2016. N 199. P. 145–158. (rus)
 23. Hodakovskiy E.A. *Safety of the Russian state in the system of a geocivilization* [Bezopasnost' Rossiiskogo gosudarstva v sisteme geotsivilizatsii] // Law and safety [Pravo i bezopasnost']. 2003. N 3–4 (8–9). [Electronic resource]. URL: http://dpr.ru/pravo/pravo_6_11.htm (rus)
 24. *Economic security of Russia: General course* [Ekonomicheskaya bezopasnost' Rossii: Obshchii kurs]: textbook / under the editorship of V.K. Senchagov. 2nd ed. M., 2005. 3rd ed. M., 2010. (rus)
 25. *Economic security* [Ekonomicheskaya bezopasnost']: tutorial for higher education institutions / O.A. Grunin [etc.]. M., 2010. (rus)
 26. *The movement of regions of Russia to innovative economy* [Dvizhenie regionov Rossii k innovatsionnoi ekonomike] / Under the editorship of A.G. Granberg, S.D. Valentey. M. : Science [Nauka], 2006. 402 p. (rus)
 27. *Russia in the globalizing world: strategy of competitiveness* [Rossiya v globalizuyushchemsya mire: strategiya konkurentosposobnosti] / Ex. edition D.S. Lvov, D.E. Sorokin. M. : Science [Nauka], 2005. 508 p. (rus)