

**ПОНЯТИЕ УГРОЗ КРИМИНОЛОГИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ НА ТРАНСПОРТЕ**

На основе имеющихся научных исследований дано определение угрозы криминологической безопасности на транспорте, понятие и классификация внешних и внутренних угроз, а также источников их возникновения.

On the basis of present scientific research the definition of threat to criminology safety on transport is given, the notion and classification of external and internal threats as well as the sources of their origin are revealed.

Проблемы обеспечения криминологической безопасности на транспорте на уровне транспортной отрасли и отдельно взятого транспортного предприятия так же сложны, как и процессы, происходящие в обществе и государстве. Они связаны с реформами в политической, экономической, социальной и духовной областях. Для того чтобы сформировать правовое государство, перестроить политическую систему общества, установить демократию, необходимо переосмысление концепции криминологической безопасности в сторону ее детализации.

Исходя из существующего определения криминологической безопасности на транспорте как состояния защищенности законных интересов личности, предприятия и государства, а также их имущества в транспортном комплексе от внутренних и внешних угроз, источниками которых выступают явления, связанные с криминальной деятельностью, направленной на дестабилизацию функционирования объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, проанализируем каждое из этих существенных составляющих понятия определения криминологической безопасности.

Состояние защищенности интересов личности (работника транспорта и пассажира), предприятия и государства, а также их имущества в транспортном комплексе означает такое состояние объектов криминологической безопасности, при котором они могут выполнять свои функции и пользоваться услугами перевозок без помех, создаваемых преступными посягательствами. Однако при современном уровне развития общества нереально добиться такой степени криминологической безопасности на транспорте. Поэтому в данном случае имеется в виду то состояние защищенности, при котором преступность, ее проявления в транспортной отрасли хотя и оказывают негативное воздействие на реализацию интересов государства в транспортной сфере, на работников транспорта и пассажиров, на стабильное функционирование транспортных предприятий, но уровень этого воздействия является социально приемлемым. Государство посредством своих институтов контролирует уровень преступности, минимизирует последствия ее проявления, а преступность, в свою очередь, «адекватно» реагирует на оказываемые на нее антикриминогенные воздействия. Этот социально приемлемый уровень определяет для себя государство в зависимости от исторического периода развития, политического и социально-экономи-

ческого состояния, наличия кризисных ситуаций (война, действие стихийных сил природы, экологическая, техногенная катастрофа и т. п.), социально-культурного уровня, возможностей контролировать и сдерживать влияние криминогенных факторов на ключевые позиции транспорта. Говоря о защищенности объектов транспорта от угроз криминального происхождения, где «угроза» – ключевое слово, нужно очертить круг мер по нейтрализации этой угрозы, для чего необходимо определить ее сущность.

Цель данной статьи – на основе имеющихся научных исследований вывести определение угрозы криминологической безопасности на транспорте, дать понятие и классифицировать внешние и внутренние угрозы, а также источники их возникновения.

Транспортный комплекс включает в себя транспортную инфраструктуру в полном объеме: все виды транспортных средств, дороги, пути, мосты, тоннели, контактные линии, станции и вокзалы, стоянки, порты и портовые средства, гидротехнические сооружения, аэродромы, аэропорты, объекты системы связи, навигации и управления движением транспортных средств, а также иные объекты, обеспечивающие функционирование транспортного комплекса.

По диапазону и уровню возможных угроз транспортная инфраструктура относится к числу наиболее критических из объектов в связи с:

- возрастанием перевозок опасных грузов (оружия, нефти, химически опасных веществ, радиационных материалов, отходов атомной промышленности к месту захоронения);
- высокой степенью изношенности и аварийности объектов транспортного комплекса;
- возрастанием интенсивности движения транспорта по мере развития экономики страны, освоения новых территорий, налаживания работы международных транспортных коридоров;
- фактом совершенствования методов и способов противоправной деятельности преступных формирований, в первую очередь террористических организаций, по отношению к транспортному комплексу, усилением опасной тенденции к объединению и координации их деятельности на государственном и межгосударственном уровнях.

Между тем действующая в стране государственная система мер по обеспечению криминологической безопасности на транспортных объектах, применяемые методы, приемы и средства защиты граждан в случаях чрезвычайных проис-

шествий на транспорте не в полной мере адекватны существующим и потенциальным угрозам.

Для того чтобы обеспечить социально приемлемый уровень влияния преступности на транспорте, ее проявлений на реализацию интересов личности, предприятия, отрасли и государства, необходимо своевременно выявлять и устранять, нейтрализовывать угрозы преступных посягательств, порождаемых криминогенными факторами.

Криминологическая безопасность на транспорте является одним из видов общественной безопасности, входит в структуру ее системы и играет значительную роль при обеспечении безопасности от социальных источников угроз, имеющих криминальную природу. Под угрозой криминологической безопасности на транспорте понимаются противоправные действия либо намерения совершить подобные действия, а также процессы природного либо техногенного характера или их совокупность, препятствующие реализации жизненно важных интересов личности, общества и государства в транспортной сфере, приводящие или способные привести к дестабилизации в работе транспортного комплекса.

Основными угрозами криминологической безопасности на транспорте являются:

– террористические и диверсионные акции (угон или захват воздушных, морских, речных судов, железнодорожного подвижного состава, автотранспорта, взрывы на железнодорожных вокзалах, на транспорте, диверсии против гидротехнических сооружений и др.);

– иные случаи незаконного вмешательства в функционирование транспорта (наложение посторонних предметов на рельсы, разборуживание устройств железнодорожных путей, телефонный «терроризм», противоправное блокирование аэропортов и основных транспортных магистралей), угрожающие жизни и здоровью пассажиров, несущие прямой ущерб транспортной сфере и порождающие в обществе негативные социально-политические, экономические, психологические последствия;

– криминальные действия, направленные против обеспечения безопасности пассажиров и их имущества;

– криминальные действия, направленные против обеспечения сохранности перевозимых грузов;

– чрезвычайные происшествия (аварии), обусловленные состоянием транспортных технических систем (их изношенностью, аварийностью, несовершенством), нарушением правил эксплуатации технических средств, а также нормативных требований по экологической безопасности при перевозках, природными факторами, создающими аварийную обстановку и влекущими за собой материальные потери и человеческие жертвы.

Угроза безопасности – это совокупность факторов и условий, создающих опасность для нормального функционирования объектов хозяйствования в соответствии с их целями и задачами.

Понятие угрозы неоднократно приводилось в различных литературных источниках, упоминается об этом и в законе «Об основах национальной безопасности Украины», однако не везде оно, на наш взгляд, адекватно отражает сущность. Например, А.В. Антонова и В.Г. Балашова определяют угрозу «как процесс наступления таких изменений в состоянии личности, общества и государства, которые оцениваются ими как создающие помеху или делающие невозможным реализацию их национальных интересов»<sup>1</sup>. В.Т. Шлемко и И.Ф. Бинько определяют угрозы экономической безопасности как «явные или потенциальные действия, которые усложняются или пресекают реализацию национальных экономических интересов и создают опасность для социально-экономической и политической системы, национальных ценностей, жизнеобеспечения нации и отдельной личности»<sup>2</sup>.

Вместе с тем само слово «угроза» по словарю С.И. Ожегова означает возможную опасность, т. е. еще не реализованную. Поэтому понятие «угроза» предполагает не процесс наступления изменений, а опасность этого, реальную или потенциальную<sup>3</sup>.

Понятие «**угроза криминологической безопасности на транспорте**» можно сформулировать следующим образом: это преступность во всех ее проявлениях, совокупность криминогенных факторов, создающие реальную или потенциальную опасность преступного посягательства на объекты транспортного комплекса. Здесь имеется в виду, что сама преступность как субкультура, противостоящая официальной уголовно-правовой идеологии, и ее проявления за счет способности к самовоспроизводству создают потенциальную угрозу посягательств на объекты криминологической безопасности на транспорте. Реализация преступных намерений же возможна при способствующих криминогенных факторах.

Вид и характер угроз определяет основные направления сосредоточения усилий по их предупреждению, нейтрализации и устранению как на стратегическом, так и на тактическом уровнях. Своевременное выявление угрозы позволяет выделить объекты, на которые необходимо оказать воздействие, а также объекты, нуждающиеся в криминологической защите. Четкое представление об источниках и носителях угроз дает возможность находить наиболее эффективные методы воздействия и защиты, формы организации работы, а также выбирать те средства (организационно-управленческие, хозяйственно-правовые, оперативно-розыскные и т. д.) решения задачи обеспечения криминологической безопасности на транспорте, которые по своим свой-

ствам и качествам позволяют достичь максимального результата при минимальном использовании ресурсов. Только в этом случае будет реализован основной принцип обеспечения криминологической безопасности на транспорте – обеспечение безопасности должно соответствовать характеру и направленности угроз.

Сами угрозы стабильного функционирования транспортного комплекса возникают из источников угроз криминологической безопасности на транспорте. Поскольку процесс реализации угрозы в самом общем виде проходит два этапа: первый – процесс формирования угрозы, способной нанести вред; второй – процесс непосредственной реализации угрозы, т. е. нанесения вреда, то и источники угрозы мы можем разделить на следующие два вида: источники формирования угрозы и источники, из которых исходит непосредственная угроза.

К основному виду источников угроз криминологической безопасности относятся причины и условия, способствующие совершению преступлений, ко второму – преступность как явление, продуцирующее само себя, а потому создающее условия для своего существования и развития, сохраняющее в себе постоянную криминальную угрозу для любого объекта, а также носители этой криминальной угрозы – преступники, которые, имея соответствующую социально-психологическую установку на совершение преступления, обладая криминальным опытом и профессионализмом, при содействии криминогенных факторов готовы реализовать потенциальную угрозу криминологической безопасности на транспорте.

Дифференциация угроз на различные виды преследует цель определения масштабов, общественной опасности, возможных объектов преступных посягательств и, как следствие, способствует конкретизации мер по обеспечению криминологической безопасности на транспорте, координации их принятия различными органами и организациями.

Понятие угрозы – ключевое в формулировке определения криминологической безопасности на транспорте системы любого уровня иерархии. Поэтому важным условием обеспечения криминологической безопасности на транспорте является выяснение причин возникновения внутренних и внешних угроз.

Необходимо отметить, что изучение угроз криминологической безопасности нашло свое отражение в работах видных российских ученых-криминологов М.М. Бабаева, В.А. Плешакова, А.Г. Шаваева<sup>4</sup>. Известными украинскими специалистами в области экономической безопасности В.И. Мунтяном, В.С. Пономаренко, Т.С. Клебановой, Н.Л. Черновой, Э.И. Низенко, А.В. Козаченко, Г. Пастернаком-Таранущенко, В.Т. Шлемко, И.Ф. Бинько изучались и классифицировались

угрозы безопасности применительно к процессам, происходящим в экономике<sup>5</sup>.

С учетом действующего национального законодательства, исследований названных ученых, а также особенностей функционирования единой транспортной системы Украины угрозы криминологической безопасности на транспорте можно классифицировать по их источникам на внутренние и внешние.

Под **внутренними** угрозами мы понимаем совокупность условий и факторов, источником возникновения которых является рассматриваемая криминологическая система.

К внутренним угрозам криминологической безопасности на объектах транспорта относятся:

- противоправные и иные негативные действия непосредственно самих работников транспортной отрасли;
- нарушения установленного режима сохранности информации с ограниченным доступом;
- нарушения порядка использования технических средств;
- иные нарушения порядка и правил соблюдения режима безопасности на объекте, создающие предпосылки для реализации преступными элементами своих целей и возникновения чрезвычайных происшествий.

Нарушения установленного режима сохранности информации с ограниченным доступом способствуют успешному проникновению криминалитета в экономику транспорта. Наиболее типичными причинами и условиями, способствующими нарушениям режима защиты информации производственно-технологического характера, а также сведений для служебного пользования, являются:

- отсутствие персональной ответственности должностных лиц за сохранность сведений производственно-технологического характера, а также сведений для служебного пользования;
- допуск к сведениям для служебного пользования необоснованно широкого круга лиц;
- нарушения установленных правил документооборота и специального делопроизводства;
- отсутствие условий для поддержания на необходимом уровне режима защиты служебной информации;
- несоблюдение установленного порядка проведения совещаний, конфиденциальных переговоров;
- нарушения пропускного режима и охраны объекта;
- незащищенность технических каналов от утечки сведений;
- фрагментарное, несистематическое проведение с сотрудниками профилактических мероприятий, направленных на предупреждение нарушений режима защиты служебной информации;
- несовершенный контроль за соблюдением режима защиты служебной информации.

К числу иных нарушений порядка и правил соблюдения режима криминологической безопасности на объектах транспорта, создающих предпосылки для реализации преступными элементами своих целей, возникновения чрезвычайных происшествий, относятся нарушения правил противопожарной, радиационной безопасности, обращения с ГСМ, отсутствие контроля за объектами жизнеобеспечения и др.

Необходимо отметить, что внутренние угрозы криминологической безопасности объектов транспорта являются категориями постоянными, не зависящими от роли, места, значения объекта в транспортной деятельности, направленности источников внешних угроз безопасности.

К внутренним источникам угроз криминологической безопасности на транспорте мы относим:

- критическое материально-техническое состояние некоторых отраслей транспортного комплекса;

- неблагоприятную криминогенную обстановку, сопровождающуюся тенденциями сращивания государственных и криминальных структур в транспортной сфере;

- недостаточную координацию деятельности органов государственной власти и местного самоуправления с правоохранительными органами по формированию и реализации единой государственной политики в транспортном комплексе и обеспечению его безопасности.

Серьезные просчеты, допущенные на начальном этапе экономических реформ и проведения частичной приватизации предприятий транспорта, ослабление системы государственного регулирования и контроля, проникновение криминальных структур в сферу управления транспортом способствуют формированию спектра угроз криминологической безопасности на транспорте в сфере экономики. К их числу относятся:

- недостаточная эффективность системы государственного регулирования отношений в сфере транспорта, наличие структурных диспропорций, препятствий установлению рыночных отношений;

- проблемы ресурсной, финансовой и технологической зависимости национального транспорта от других стран, отставание Украины от ведущих стран по уровню информатизации сферы транспорта;

- недостаточное финансирование мероприятий по обеспечению криминологической безопасности на транспорте;

- снижение уровня подготовки высококвалифицированных научных и инженерно-технических кадров, нехватка квалифицированных специалистов в области обеспечения транспортной безопасности и др.

Под **внешними** угрозами мы понимаем совокупность условий и факторов, сформировавшихся на объектах транспорта более высокого уров-

ня иерархии по отношению к рассматриваемой системе. Таким образом, одна и та же угроза в зависимости от уровня иерархии исследуемой системы может трактоваться и как внутренняя, и как внешняя.

К внешним источникам угроз криминологической безопасности на транспорте мы относим:

- деятельность иностранных политических, экономических, военных, разведывательных и транспортных структур, направленную против интересов Украины в транспортной сфере;

- обострение международной конкуренции за обладание новыми транспортными рынками, новыми транспортными технологиями и природными ресурсами;

- стремление ряда стран к доминированию на мировом транспортном пространстве и вытеснению Украины с традиционных транспортных рынков;

- увеличение технологического отрыва ведущих держав мира от Украины и наращивание их возможностей по противодействию созданию конкурентоспособных российских транспортных технологий;

- деятельность международных террористических организаций;

- негосударственные организации и отдельных лиц, специализирующихся на проведении промышленного шпионажа;

- отдельных лиц, вынашивающих противоправные и иные деструктивные намерения в отношении нормально функционирующих объектов транспорта;

- организованную преступность.

Организованная преступность использует сложную многоуровневую систему руководства деятельностью сообществ и группировок и контроля за ними. Эта система, отработанная на протяжении последних десятилетий, вобравшая в себя опыт предшествующих поколений, преступников и международных преступных сообществ, в полной мере учитывает несовершенство государственного законодательства, отдельные сложности в работе правоохранительных органов, особенно в части их координации и взаимодействия, организационно-штатной структуры.

Налицо сращивание экономической преступности с общеуголовной. Созданы и развиваются контролируемые организованной преступностью банки, совместные предприятия, другие коммерческие структуры, имеющие отношение к транспортному комплексу и используемые в качестве прикрытия для деятельности преступных сообществ, легализации преступно нажитого капитала. Теневые средства, вложенные в экономику транспорта, закладывают фундамент для углубленной криминализации самого транспорта и его инфраструктуры, а следовательно, политической и социальной сферы жизни государства. До 40 %

доходов преступные группы вкладывают в транспорт. Каждый пятый организатор разоблаченных преступных группировок руководил предприятием, имеющим отношение к транспорту. Все это ускоряет процесс завершения оформления организованной преступности в мощную, разветвленную систему, реально претендующую на лидерство в экономике транспорта и в управлении им. Как совершенно справедливо утверждают профессионалы-юристы, впервые в истории может возникнуть государство с тотально криминализированной экономикой.

Таким образом, перечень внешних и внутренних угроз безопасности на транспорте довольно значителен и разнообразен по содержанию. Рассматриваемые явления несут непосредственную угрозу не только отдельным государственным и негосударственным объектам транспорта, но и транспортному комплексу Украины в целом. Своевременное выявление и нейтрализация источников внешней и внутренней угрозы безопасности является первоочередной задачей всех субъектов правоохранительной и транспортной деятельности. С учетом системного, тщательно организованного и «высококвалифицированного» характера противоправных действий обеспечение криминологической безопасности объектов транспорта на требуемом уровне возможно лишь на основе научно обоснованной, максимально адаптированной к обстановке комплексной программы защиты объектов с соответствующим материально-ресурсным ее обеспечением при задействовании как сил и средств государствен-

ных правоохранительных органов, так и возможностей самих предприятий транспорта.

<sup>1</sup> Антонов А.Б., Балашов В.Г. Основы обеспечения безопасности личности, общества и государства: Учеб. пособие. М., 1996. С. 55.

<sup>2</sup> Шлемко В.Т., Бинько І.Ф. Економічна безпека України: сутність і напрямки забезпечення. Київ, 1997. С. 144.

<sup>3</sup> См.: Ожегов С.И. Словарь русского языка. М., 1988. С. 673.

<sup>4</sup> См.: Бабаев М.М. Передел собственности и криминологическая безопасность // Современные разновидности российской и мировой преступности: состояние, тенденции, возможности и перспективы противодействия: Сб. науч. тр. / Под ред. Н.А. Лопашенко. Саратов, 2005. С. 172–180; Пleshakov В.А. Криминологическая безопасность и ее обеспечение в сфере взаимодействия организованной преступности и преступности несовершеннолетних: Дис. ... д-ра юрид. наук. М., 1998; Шаваев А.Г. Криминологическая безопасность негосударственных объектов экономики. М., 1995.

<sup>5</sup> См.: Мунтіян В.І. Економічна безпека України. Київ, 1999; Пономаренко В.С., Клебанова Т.С., Чернова Н.Л. Экономическая безопасность региона: анализ, оценка, прогнозирование. Харьков, 2004; Низенко Э.И. Обеспечение безопасности предпринимательской деятельности: Учеб. пособие. Киев, 2003; Козаченко Г.В., Пономарьев В.П., Ляшенко О.М. Економічна безпека підприємства: сутність та механізм забезпечення. Київ, 2003; Пастернак-Таранущенко Г. Економічна безпека держави. Введення до екосистейту // Вісник НАН України. 1994. № 5. С. 23–28; Шлемко В.Т., Бинько І.Ф. Указ. соч.

Поступила в редакцию 30.06.07.

**Николай Леонидович Шелухин** – кандидат юридических наук, доцент, начальник кафедры хозяйственного права и экономических дисциплин Донецкого юридического института внутренних дел.