

**БЕЛГОРОДСКИЙ ЮРИДИЧЕСКИЙ ИНСТИТУТ
МВД РОССИИ ИМЕНИ И.Д. ПУТИЛИНА**

**Актуальные вопросы деятельности
территориальных органов
МВД России на транспорте**

**Сборник материалов
научно-практической конференции**

25 мая 2018 года

Выпуск 4

**Белгород
Белгородский юридический институт МВД России
имени И.Д. Путилина
2018**

УДК 351.74
ББК 67.401.133
А 43

Печатается по решению
редакционно-издательского совета
Бел ЮИ МВД России
имени И.Д. Путилина

Выпускается с 2016 года.

А 43 Актуальные вопросы деятельности территориальных органов МВД России на транспорте : сборник материалов научно-практической конференции (25 мая 2018 г.). Выпуск 4. – Белгород : Белгородский юридический институт МВД России имени И.Д. Путилина, 2018. – 115 с.
ISBN 978-5-91776-262-3

Редколлегия:

Амельчаков И.Ф., начальник Белгородского юридического института МВД России имени И.Д. Путилина, кандидат юридических наук, доцент (председатель);

Озеров И.Н., заместитель начальника института (по научной работе), кандидат юридических наук, доцент (заместитель председателя);

Панфилова О.В., доцент кафедры обеспечения безопасности на объектах транспорта, кандидат юридических наук (ответственный секретарь);

Александров А.Н., начальник кафедры обеспечения безопасности на объектах транспорта, кандидат юридических наук, доцент;

Столбина Л.В., заместитель начальника кафедры обеспечения безопасности на объектах транспорта, кандидат юридических наук, доцент;

Котарев С.Н., доцент кафедры обеспечения безопасности на объектах транспорта, кандидат юридических наук, доцент.

Сборник содержит доклады участников конференции, которые посвящены проблемам обеспечения безопасности на объектах транспорта и транспортной инфраструктуры.

Предназначен для курсантов, слушателей, профессорско-преподавательского состава образовательных организаций системы МВД России, сотрудников органов внутренних дел.

УДК 351.74
ББК 67.401.133

ISBN 978-5-91776-262-3

© РИО Бел ЮИ МВД России
имени И.Д. Путилина, 2018

СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ ПОДГОТОВКИ КАДРОВ ДЛЯ ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ ОРГАНОВ МВД РОССИИ НА ТРАНСПОРТЕ

УДК 351.81

Амельчаков И.Ф.,

кандидат юридических наук, доцент;

Александров А.Н.,

кандидат юридических наук, доцент

(Белгородский юридический институт МВД России имени И.Д. Путилина)

Аннотация: статья посвящена рассмотрению основных направлений кадрового обеспечения территориальных органов МВД России, в частности на транспорте. Описываются существующие проблемы в подготовке кадров для линейных подразделений территориальных органов МВД России на транспорте на отдельных этапах кадрового обеспечения и опыт Белгородского юридического института МВД России имени И.Д. Путилина в их разрешении.

Ключевые слова: территориальные органы МВД России, транспортная полиция, подготовка кадров, кадровое обеспечение, профориентационная работа, профессиональная подготовка, МВД России, кадровая политика, образовательные организации МВД России.

CURRENT STATE OF TRAINING FOR TERRITORIAL BODIES IN TRANSPORT OF THE MINISTRY OF INTERNAL AFFAIRS OF RUSSIA

Amelchakov I.F.,

candidate of jurisprudence sciences, associate professor;

Alexandrov A.N.,

candidate of jurisprudence sciences, associate professor

(Putilin Belgorod Law Institute of Ministry of the Interior of Russia)

Abstract: the article is devoted to the main areas of staffing of the territorial bodies of the Ministry of internal Affairs of Russia, in particular in transport. The article describes the existing problems in the training of personnel for the linear subdivisions of the territorial bodies of the Ministry of internal Affairs of Russia in transport at certain stages of staffing and the experience of the Belgorod law Institute of the Ministry of internal Affairs of Russia named after I. D. Putilin in their resolution.

Key words: territorial bodies of the Ministry of internal Affairs of Russia, transport police, training, staffing, career guidance, professional training, Ministry of internal Affairs of Russia, personnel policy, educational organizations of the Ministry of internal Affairs of Russia.

Кадровый потенциал Министерства внутренних дел Российской Федерации в настоящее время находится под постоянным воздействием складывающихся реалий и требований современной жизни. Это накладывает существенное влияние на нормотворческую деятельность и реализацию кадровой политики нашим Министерством, нацеливает субъектов кадровой работы на ориентиры, определяемые, как правило, высшими должностными лицами нашего государства.

В содержании Послания Президента Российской Федерации Федеральному Собранию Российской Федерации от 1 марта 2018 года красной нитью прослеживается жизненная необходимость совершенствования работы в данном направлении, а именно, «перехода к принципиально новым, в том числе индивидуальным технологиям обучения, уже с ранних лет прививать готовность к изменениям, к творческому поиску, учить работе в команде, что очень важно в современном мире, навыкам жизни в цифровую эпоху. И, конечно, нам нужно выстроить открытую, современную систему отбора и подготовки управленческих кадров...» [1].

Особое внимание уделяется первичным этапам кадрового обеспечения, в рамках которых Президент Российской Федерации определяет необходимость «выстроить современную профориентационную работу, где партнерами школ должны стать университеты, научные коллективы, успешные компании...» [1].

Осуществляется государственная поддержка «продвижения современных профессиональных кадров на государственной и муниципальной службе...» [2]. Примером этому может быть проведенный в феврале этого года в городе Сочи конкурс «Лидеры России».

Реализуемая кадровая политика в рамках Министерства внутренних дел Российской Федерации постоянно модернизируется и совершенствуется. В рамках реализации Дорожной карты реформирования МВД России применяются различные кадровые технологии и приемы, ранее не использовавшиеся на государственной и муниципальной службе (институт ротации, формирование номенклатурных резервов, прямой набор и т.д.) [3]. Министром в рамках приоритетных направлений деятельности органов внутренних дел Российской Федерации в 2018 году одним из таковых определена «эффективная реализация кадрового потенциала системы МВД России...». Выполнение данной стратегической задачи в рамках всей системы органов внутренних дел осуществляет Департамент государственной службы и кадров МВД России, подчиненные ему кадровые подразделения территориальных органов МВД России (в том числе на транспорте) и система образовательных организаций МВД России. И если давать субъективную оценку ее выполнения с 2011 года, то результаты достаточно внушительные.

За прошедшие семь лет трижды менялись нормативные правовые акты, регламентирующие порядок подготовки кадров для органов внутренних дел. Действующий в настоящее время приказ МВД России от 05.05.2018 № 275 «Об утверждении Порядка организации подготовки кадров для замещения

должностей в органах внутренних дел Российской Федерации» [4] определяет порядок подготовки кадров для замещения должностей рядового состава, младшего, среднего, старшего и высшего начальствующих составов в органах внутренних дел Российской Федерации.

Особое внимание стало уделяться профессиональному ориентированию молодежи. На базе среднеобразовательных школ формируются профильные, кадетские классы. Профориентационная работа реализуется в тесной взаимосвязи с образовательными организациями высшего образования, в которых планируется дальнейшее обучение по избранной профессии. Под эгидой ДГСК МВД России с 2014 года реализуется пилотный проект проведения военно-спортивных сборов «Наследники победы» на базе образовательных организаций МВД России с участием учащихся суворовских военных училищ МВД России и Самарского кадетского корпуса МВД России. Данные мероприятия позволяют кратно популяризировать профессию «полицейский», раскрыть ее сущность и наиболее яркие стороны, что позволяет определить выбор кандидата еще до стадии отбора и подбора на службу в органы внутренних дел.

Существенным образом меняется подход к подготовке кадров для органов внутренних дел, и здесь, в первую очередь, берем во внимание подготовку кадров низового звена. Рядовой и младший начальствующий состав органов внутренних дел – это лицо всей полиции, непосредственно реализующий полномочия в прямом контакте с населением нашей страны. От качества их подготовленности, профессиональной грамотности, культуры поведения и личностных качеств зависит общественное мнение о нашей деятельности, которое в свою очередь является одним из основных критериев оценки.

С целью повышения качества подготовки сотрудников указанной категории ДГСК МВД России с 2011 года осуществляется планомерная работа по передаче функций центров профессиональной подготовки территориальных органов МВД России образовательным организациям системы МВД России. Приведя в пример Белгородский юридический институт МВД России имени И.Д. Путилина, которому были переданы функции ЦПП УМВД России по Белгородской области, УМВД России по Курской области, Управлений на транспорте МВД России по ПФО и СЗФО (в перспективе ЦФО), мы можем с уверенностью сказать, что качество профессионального обучения, переподготовки и повышения квалификации вышло на другой образовательный уровень, позволяющий существенно расширять перечни компетенций у проходящих обучение сотрудников. Данное утверждение также подтверждается оценками руководителей территориальных органов МВД России (в том числе на транспорте), направляющих сотрудников на обучение.

Основным направлением подготовки кадров для органов внутренних дел является формирование высокопрофессионального офицерского кадрового корпуса, которое осуществляется в образовательных организациях системы МВД России. В данной области нормативным правовым актом, изменившим вектор данной деятельности, по нашему мнению, является приказ МВД России

от 29.08.2012 № 820 «О профилизации образовательных учреждений МВД России», который закрепил приоритетные профили подготовки сотрудников органов внутренних дел Российской Федерации за конкретными образовательными организациями, определив при этом и конкретных заказчиков кадров (профильные главные управления, департаменты и управления Центрального аппарата МВД России).

Приказом МВД России от 02.08.2013 № 591 «О внесении изменений в приказ МВД России от 29.08.2012 № 820 «О профилизации образовательных учреждений МВД России» функциями учебно-научного центра по реализации приоритетного профиля подготовки «Деятельность подразделений по обеспечению безопасности на объектах транспорта», в рамках которого осуществляется подготовка высококвалифицированных кадров для линейных подразделений территориальных органов МВД России, находящихся в подчинении ГУТ МВД России, наделен Белгородский юридический институт МВД России имени И.Д. Путилина.

На плановой основе в институте осуществляется подготовка специалистов по очной и заочной формам обучения для территориальных органов МВД России на транспорте по двум специализациям для комплектования оперативных подразделений и подразделений охраны общественного порядка.

В течение четырех лет реализации институтом приоритетного профиля подготовки в соответствии с ежегодными планами комплектования образовательных организаций МВД России было принято на обучение по очной форме 203 курсанта и 213 слушателей заочного обучения.

Срок реализации образовательной программы первого года набора (2014) на профильном факультете завершается в 2019 году, и уже в августе на службу в территориальные органы МВД России на транспорте будут направлены 56 выпускников с высшим профессиональным «профильным» образованием.

На наш взгляд, данный подход, определяющий целевую подготовку кадров для конкретных подразделений, позволяет не только осуществлять их плановое комплектование, но и существенно повысить качество реализации профессиональных полномочий должностными лицами органов внутренних дел.

Вместе с тем, несмотря на существенные подвижки в существующем механизме кадрового обеспечения органов внутренних дел есть еще и вопросы, требующие научного обоснования и практической реализации.

Так, по сведениям ОКиГС ГУТ МВД России по состоянию на 01.05.2018 года существующий некомплект аттестованного состава в территориальных органах МВД России на транспорте составляет 2802 единицы (рядовой – 1344, начальствующий – 1458), что составляет 7,8% от штатной численности системы линейных подразделений [5]. В данной ситуации существующий подход к комплектованию подразделений и направлению заинтересованными подразделениями на обучение в профильные образовательные организации, на наш взгляд, является не совсем действенным. Учитывая тот факт, что за последние четыре года максимальный набор на профильный факультет составил 69 человек (в 2017) (средний 50), путем несложных арифметических расчетов можно

посчитать количество времени, необходимое для устранения имеющегося некомплекта.

Кроме этого, одним из проблемных вопросов является реализация существующего механизма профессионального обучения лиц, впервые принимаемых на службу в органы внутренних дел Российской Федерации. В процессе комплектования линейных подразделений территориальных органов МВД России на транспорте кадровые подразделения сталкиваются с проблемами, возникающими в процессе отбора кандидатов на службу в органы внутренних дел и касающимися прохождения ими профессионального обучения (профессиональной подготовки). В первую очередь, речь идет об удаленности образовательных организаций МВД России, которым были переданы функции упраздненных центров профессиональной подготовки и на базе которых в настоящее время осуществляется первоначальное обучение от «комплектующих» территориальных органов МВД России, от места постоянного жительства кандидатов. Вторым проблемным аспектом является срок профессиональной подготовки, который для кандидатов на службу также представляется достаточно продолжительным и подразумевает отрыв от повседневных семейных и бытовых обязательств на существенное время. Исходя из поставленных проблемных аспектов, в их разрешении мы можем опираться на уже имеющийся опыт нашего института в реализации комплекса профориентационных и представительских мероприятий, направленных на привлечение кандидатов на службу, а также повышение качества имиджевой составляющей службы в полиции. Проводимые выезды в подразделения территориальных органов МВД России на транспорте, а также приглашение их представителей (в том числе из числа руководства) на дни открытых дверей, ярмарки вакансий, семинары-совещания по вопросам комплектования со временем стали давать свои плоды. Кроме того, в качестве положительного опыта нами рассматривается приглашение сотрудников территориальных органов МВД России на транспорте для участия в проведении учебных занятий со всеми категориями сотрудников, в наиболее значимых и знаковых событиях института, позволяющих максимально красочно отобразить эффективность пребывания, качество подготовки в институте, а также привлекательность места дислокации.

Эти и другие меры, на наш взгляд, позволяют в нынешних условиях обеспечивать механизмы кадрового обеспечения и комплектования территориальных органов МВД России с учетом нынешних реалий и требований, предъявляемых нормативными правовыми актами.

Библиографический список

1. Послание Президента Федеральному Собранию [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/56957> (дата обращения: 10.07.2018).

2. В Сочи состоится финал Конкурса «Лидеры России» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://лидерыроссии.рф/page2244199> (дата обращения: 15.07.2018).

3. Балкаров А.Я. Правовое и организационное обеспечение института кадрового резерва для замещения должностей различных видов государственной службы в системе МВД России // Российский следователь. 2017. № 1. С. 47-49.

4. Официальный интернет-портал правовой информации [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.pravo.gov.ru> (дата обращения: 28.06.2018).

5. По данным ОКИГС ГУТ МВД России «О мерах по повышению эффективности деятельности кадровой работы за первый квартал 2018 года».

РЕАЛИЗАЦИЯ ОРГАНАМИ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ НА ТРАНСПОРТЕ ОТДЕЛЬНЫХ ПОЛНОМОЧИЙ В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

УДК: 343:614.862

Антонова А.А.,

*начальник отдела межведомственного взаимодействия
в сфере транспортной безопасности и
организационно-методического обеспечения
деятельности подразделений полиции на метрополитене
(Главное управление на транспорте МВД России)*

Аннотация: в статье рассматриваются вопросы практической реализации органами внутренних дел на транспорте полномочий в сфере обеспечения транспортной безопасности.

Ключевые слова: органы внутренних дел на транспорте, транспортная безопасность, заключение о возможности допуска к обеспечению транспортной безопасности, тест-предметы (тест-объекты).

IMPLEMENTATION BY THE INTERNAL AFFAIRS BODIES ON TRANSPORT OF CERTAIN POWERS IN THE FIELD OF TRANSPORT SECURITY

Antonova A.A.,

*head of the branch Department of interdepartmental cooperation
in the field of transport security and organizational and methodological
support of police units on the subway of the main
(Department of transport of the Ministry of internal Affairs of Russia)*

Abstract: the article deals with practical implementation issues internal Affairs on transport authority in the field of transport security.

Key words: internal Affairs on transport, transport security, conclusion on the possibility of access to transport security, test objects (test objects).

В соответствии с законодательством Российской Федерации Министерство внутренних дел Российской Федерации, выполняя задачи в рамках своей непосредственной компетенции – обеспечивая охрану общественного порядка и противодействие преступности, принимает участие в мероприятиях по обеспечению транспортной безопасности.

Участие органов внутренних дел в обеспечении транспортной безопасности научно обосновано. Так, начиная с 2010 года данный вопрос активно прорабатывался совместно с Минтрансом России в рамках реализации Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 30.07.2010 № 1285-р.

Одним из основных мероприятий указанной программы предусматривалась подготовка предложений по совершенствованию нормативных правовых актов в области обеспечения транспортной безопасности, которые были сформулированы по результатам проведенной Минтрансом России соответствующей научно-исследовательской работы.

Стоит отметить, что на момент принятия Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» [1] органы внутренних дел участвовали лишь в проведении экспертной оценки состояния антитеррористической защищенности и безопасности объектов; предполетного (послеполетного) досмотра пассажиров, багажа (вещей), членов экипажей, лиц из числа авиационного персонала гражданской авиации, а также в обеспечении авиационной безопасности в гражданской авиации.

На сегодняшний день к компетенции полиции отнесено:

- реагирование на правонарушения и преступления, обнаружение запрещенных к обороту предметов, выявленных подразделениями транспортной безопасности;
- участие в проверках, проводимых Ространснадзором, с использованием тест-предметов и тест-объектов;
- привлечение граждан к административной ответственности за нарушение требований в области транспортной безопасности;
- вынесение заключения о возможности (невозможности) допуска лиц к выполнению работ, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности;
- проведение сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности в отношении систем и средств сигнализации, контроля доступа, видеонаблюдения, аудио- и видеозаписи.

Предоставленные полиции полномочия стали одним из значимых результатов работы межведомственной рабочей группы по совершенствованию законодательства в области транспортной безопасности. Так, в феврале 2014 года Федеральным законом от 03.02.2014 № 15-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам обес-

печения транспортной безопасности» внесены вышеназванные изменения в Федеральный закон от 07.02.2011 № 3-ФЗ «О полиции», расширившие полномочия полиции в этой сфере деятельности, в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях, установившие ответственность граждан за нарушение требований законодательства о транспортной безопасности, и другие нормативные правовые акты.

При этом уточнен ряд положений Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности», которыми определена необходимость разработки требований по обеспечению транспортной безопасности по видам транспорта, сформированы правовые предпосылки создания подразделений транспортной безопасности, а также подготовки и аттестации работников указанных подразделений. Одновременно установлены ограничения для лиц, выполняющих работы, непосредственно связанные с обеспечением транспортной безопасности.

Для реализации приведенных норм потребовалась разработка более 25 нормативных правовых актов Правительства Российской Федерации, Минтранса России, федеральных агентств по видам транспорта и приказа МВД России.

Так, в соответствии с приказом Минтранса России от 25.09.2014 № 269¹ «Об утверждении порядка проверки субъектов транспортной инфраструктуры, перевозчиков, застройщиков объектов транспортной инфраструктуры с использованием тест-предметов и тест-объектов органами государственного контроля (надзора) во взаимодействии с уполномоченными представителями органов федеральной службы безопасности и (или) органов внутренних дел Российской Федерации или уполномоченных подразделений указанных органов» Ространснадзор проводит проверки объектов транспортной инфраструктуры и перевозчиков с использованием тест-предметов (тест-объектов). Полиции предоставлено право участия в таких проверках на основании статьи 13 Федерального закона от 07.02.2011 № 3-ФЗ «О полиции».

Указанные проверки проводятся в случаях поступления мотивированного запроса Ространснадзора, а также обращений органов федеральной службы безопасности и (или) органов внутренних дел в Ространснадзор.

Безусловно, эффективность реализации полномочий полиции по участию в совместных проверках объектов транспортного комплекса с использованием тест-предметов (тест-объектов) во многом зависит от организации межведомственного взаимодействия с территориальными органами Ространснадзора.

Так, в 2017 году подразделениями полиции принято участие в более чем 450 проверках, проведенных совместно с Ространснадзором и ФСБ России.

При этом, как показали проверки, основными нарушениями, допущенными субъектами транспортной инфраструктуры, явились:

- не разработана номенклатура (перечень) должностей, связанных с обеспечением транспортной безопасности;
- не утверждены оценки уязвимости и планы обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры;

– не привлечены подразделения транспортной безопасности для обеспечения безопасности объектов и другие.

По результатам проведенных проверок в органы прокуратуры, Ространснадзора, в адрес администрации субъектов транспортной инфраструктуры направлено около 400 информационных писем, представлений по недостаткам, выявленным в обеспечении антитеррористической защищенности объектов транспорта, виновные должностные лица привлечены к административной ответственности, взыскано штрафов на общую сумму 546 тыс. рублей.

Также на органы внутренних дел в рамках реализации требований по обеспечению транспортной безопасности на объектах морского и речного, железнодорожного и воздушного транспорта, возложена обязанность по согласованию:

– образцов всех видов пропусков, действующих на объектах транспортной инфраструктуры, постоянных пропусков;

– порядка передачи выявленных лиц, совершивших или подготавливающих совершение актов незаконного вмешательства;

– порядка передачи оружия, боеприпасов, взрывчатых веществ, взрывных устройств, ядовитых или радиоактивных веществ, при отсутствии законных оснований на их хранение;

– порядка передачи данных с технических средств обеспечения транспортной безопасности.

В целях унификации подходов к реализации полномочий транспортной полиции по участию в обеспечении транспортной безопасности ГУТ МВД России направлены в территориальные органы МВД России на транспорте соответствующие рекомендации по подготовке указанных порядков. В настоящее время осуществляется наработка практики по указанным вопросам.

Кроме того, во исполнение норм Федерального закона «О транспортной безопасности» Правительством Российской Федерации изданы постановления, утверждающие Правила аттестации сил обеспечения транспортной безопасности [2] и проверки субъектом транспортной инфраструктуры сведений в отношении лиц, принимаемых на работу, непосредственно связанные с обеспечением транспортной безопасности [3]. Приказом Министерства транспорта Российской Федерации определен порядок аккредитации юридических лиц в качестве подразделений транспортной безопасности и требования к ним [4]. Разработка данных нормативных правовых актов велась при непосредственном участии МВД России, так как затрагивает компетенцию полиции.

Одним из ключевых элементов системы мер по защите транспортного комплекса от актов незаконного вмешательства является деятельность подразделений транспортной безопасности, в обязанности которых входит обеспечение пропускного и внутриобъектового режимов, осуществление досмотровых мероприятий, реагирование на подготовку или совершение акта незаконного вмешательства и др.

Несомненно, данная работа должна выполняться аккредитованными для этих целей юридическими лицами и их персоналом, прошедшим соответствующее обучение и аттестацию.

Учитывая ее важность, организация указанной работы находится под контролем федеральных агентств по видам транспорта и Ространснадзора.

Как уже сказано ранее, аттестация проводится в отношении лиц, не имеющих ограничений к выполнению работ по обеспечению транспортной безопасности, установленных статьей 10 Федерального закона «О транспортной безопасности».

Например, к ним не могут быть допущены лица, имеющие непогашенную или неснятую судимость за совершение умышленного преступления, имеющие психические заболевания, страдающие алкоголизмом, наркоманией, имеющие медицинские противопоказания, а также граждане, в отношении которых имеются сведения об их причастности к экстремистской деятельности или терроризму, и другие.

Одним из обязательных условий допуска гражданина к выполнению таких работ, а также проведению аттестации является наличие заключения органов внутренних дел на транспорте, оформленного в соответствии с требованиями приказа МВД России от 21.12.2015 № 1203 «О порядке выдачи органами внутренних дел Российской Федерации заключения о возможности (заключения о невозможности) допуска лиц к выполнению работ, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности» (далее – заключение). Данные полномочия органов внутренних дел определены пунктом 32 части 1 статьи 12 Федерального закона от 07.02.2011 № 3-ФЗ «О полиции».

Распоряжением Правительства Российской Федерации от 05.11.2009 № 1653-р установлен Перечень работ, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности, к которому отнесены: аккредитация специализированных организаций в области транспортной безопасности; оценка уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств; категорирование объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств; осуществление контроля и надзора в области обеспечения транспортной безопасности; разработка и реализация планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств и др.

Одновременно органами внутренних дел на транспорте проводится проверка лиц, принимаемых субъектом транспортной инфраструктуры на работу, непосредственно связанную с обеспечением транспортной безопасности (перечень должностей работников, выполняющих данную работу, определяется субъектом транспортной инфраструктуры), а также лиц, подлежащих аттестации, либо лиц, принимаемых в организацию, претендующую на аккредитацию в качестве подразделения транспортной безопасности.

Пунктом 5 Порядка выдачи органами внутренних дел заключения о возможности (заключения о невозможности) допуска лиц к выполнению работ, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности,

определен перечень территориальных органов МВД России, осуществляющих выдачу заключений.

Так, например, линейными управлениями (отделами) МВД России на железнодорожном, водном и воздушном транспорте проводится проверка в отношении лиц, подлежащих аттестации, принимаемых на работу, непосредственно связанную с обеспечением транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры, транспортных средствах железнодорожного, водного и воздушного транспорта, находящихся в обслуживании органов внутренних дел на транспорте.

Так, в 2016 году органами внутренних дел на транспорте проверено свыше 37 тысяч граждан на предмет возможности их допуска к выполнению работ, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности, за 2017 года – уже 70 тысяч (+ 47%). В результате проведенных проверок в отношении более 500 граждан вынесены заключения о невозможности выполнения ими указанных работ.

В целях выработки единых подходов к организации работы по выдаче заключений, Главным управлением на транспорте МВД России в территориальные органы МВД России на транспорте направлены методические рекомендации, учитывающие проблематику применения Порядка выдачи органами внутренних дел Российской Федерации заключений, актуальные вопросы субъектов транспортной инфраструктуры и аттестующих организаций.

Начиная с марта 2016 года, в линейных управлениях (отделах) МВД России на железнодорожном, водном и воздушном транспорте созданы комиссии по выдаче заключений (далее – Комиссия), состав, порядок работы и обязанности которых утверждены соответствующим приказом.

С учетом специфики проводимой работы состав Комиссии в большинстве случаев сформирован из сотрудников подразделений полиции по линии противодействия экстремизму, уголовного розыска, охраны общественного порядка, а ее председателем назначен заместитель начальника полиции по оперативной работе.

Учитывая сферу предполагаемой деятельности проверяемых лиц, а также основания, по которым гражданину выдается заключение о невозможности его допуска к выполнению указанных работ, проверка проводится с использованием ресурсов единой системы информационно-аналитического обеспечения деятельности МВД России, в том числе, с использованием возможностей подразделений оперативно-розыскной информации, ЦПЭ МВД по республикам, ГУ(У) МВД России по субъектам Российской Федерации, территориального органа МВД России по месту жительства проверяемого лица и других источников.

Основанием для принятия Комиссией решения о подготовке проекта заключения о невозможности допуска лица к выполнению работ, связанных с обеспечением транспортной безопасности, является наличие информации, полученной органами внутренних дел, о:

- причастности лица к организованной преступной группе (организации, группировке), в том числе, экстремистской или террористической направленности;

- намерении лица использовать в противоправных (преступных) целях полномочия, предусмотренные законодательством Российской Федерации о транспортной безопасности;

- намерении лица получить доступ к оружию, защищаемым объектам транспортной инфраструктуры и (или) транспортным средствам в противоправных (преступных) целях.

Результатом проверочных мероприятий является подготовка Комиссией проектов протокола, содержащего решения о допуске (отказе) граждан к выполнению работ, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности и соответствующего заключения, которые докладываются руководителю органа внутренних дел.

Кроме того, одной из задач Комиссии является осуществление мониторинга информации, поступающей из оперативных источников, ЦПЭ МВД по республикам, ГУ(У) МВД России по субъектам Российской Федерации в целях получения сведений, препятствующих выполнению работ лицами, которым ранее выданы заключения о возможности их допуска к выполнению работ, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности. При получении компрометирующей информации Комиссией подготавливается проект решения об аннулировании ранее выданного заключения.

Поступающая информация аккумулируется в контрольно-накопительных делах, содержащих сведения о результатах рассмотрения обращений о выдаче заключений, включая сведения об их регистрации, проведенных проверочных мероприятиях, подготовленных протоколах, заключениях, направленных ответах и других.

Важность формирования указанных дел связана, в первую очередь, с периодичностью проведения аттестации работников подразделений транспортной безопасности, которая составляет 3 и 5 лет в зависимости от категории должности.

В этой связи Министерством в 2013-2014 годах проведена научно-исследовательская работа, результатом которой стало предложение о создании автоматизированной системы обеспечения безопасности населения на транспорте, включающей в себя сервис по учету результатов выдачи заключений о возможности (о невозможности) допуска лиц к выполнению работ, связанных с обеспечением транспортной безопасности, что позволит усилить контроль за лицами, выполняющими данные работы.

В настоящее время подготовлена заявка на проведение соответствующей опытно-конструкторской работы.

Кроме того, важность защиты объектов транспортной инфраструктуры от противоправных посягательств подтверждена соответствующими решениями Совета Безопасности Российской Федерации и Национального антитеррористического комитета. На основании этого межведомственной рабочей

группой продолжается работа по совершенствованию законодательства в данной сфере деятельности.

Так, например, на сегодняшний день актуальными вопросами являются подготовка проектов нормативных правовых актов, предусматривающих распространение требований российского законодательства в области транспортной безопасности на иностранных перевозчиков, а также предложений об усилении ответственности граждан и юридических лиц за допущенные нарушения в установленной сфере деятельности и другие.

Библиографический список

1. Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2007. № 7. Ст. 837.
2. Постановление Правительства Российской Федерации от 26.02.2015 № 172 «О порядке аттестации сил обеспечения транспортной безопасности» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2015. № 10. Ст. 1532.
3. Правила проверки субъектом транспортной инфраструктуры сведений в отношении лиц, принимаемых на работу, непосредственно связанную с обеспечением транспортной безопасности, или выполняющих такую работу. Утверждены Постановлением Правительства Российской Федерации от 24.11.2015 № 1257 // Собрание законодательства Российской Федерации. 2015. № 48 (часть II). Ст. 6839.
4. Приказ Минтранса России от 01.04.2015 № 145 «Об утверждении Порядка аккредитации юридических лиц в качестве подразделений транспортной безопасности и требований к ним» (зарегистрировано в Минюсте России 8 июля 2015 г. № 37926) // Официальный интернет-портал правовой информации. – Режим доступа: <http://www.pravo.gov.ru>, 10.07.2015.
5. Ковтун Ю.А., Шевцов Р.М. Террористические угрозы на объектах транспорта: общие тенденции и вопросы противодействия // Проблемы правоохранительной деятельности. 2017. № 3. С. 66-70.
6. Амельчаков И.Ф., Тычинин С.В., Карагодин А.В. [и др.]. Актуальные проблемы антитеррористической защищенности объектов транспортной инфраструктуры // Проблемы правоохранительной деятельности. 2017. № 1. С. 6-10.
7. Транспортная безопасность: учебник / А.Н. Александров, А.В. Гундаров, П.Н. Жукова; под ред. И.Ф. Амельчакова. – Белгород: Бел ЮИ МВД России имени И.Д. Путилина, 2017.

ТЕОРИЯ, МЕТОДИКА И ПРАКТИКА ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ НА ТРАНСПОРТЕ

УДК 330.331

**Волостных С.А.,
Попова А.А.,**
кандидат юридических наук
(ВИПК МВД России)

Аннотация: в статье рассматриваются вопросы теории, методики и практики обеспечения безопасности на транспорте как компоненты единой целостной системы. Также детально раскрывается и разбирается каждый компонент как отдельный механизм системы, подчеркивая его значимость, что в свою очередь оказывает прямое воздействие на эффективность и функционирование системы.

Ключевые слова: теория, методика и практика обеспечения безопасности на транспорте, сотрудники органов внутренних дел, служебные задачи, теоретические основы.

THE THEORY, TECHNIQUE AND PRACTICE OF SAFETY ON TRANSPORT

**Volostnykh S.A.,
Popova A.A.,**
candidate of jurisprudence sciences
(VIPK Ministry of Internal Affairs of Russia)

Abstract: in article questions of the theory, a technique and practice of safety on transport as components of uniform complete system are considered. Also in details each component as the separate mechanism of system reveals and understands, emphasizing its importance that in turn makes direct impact on efficiency and functioning of system.

Key words: the theory, a technique and practice of safety on transport, the staff of law-enforcement bodies, office tasks, theoretical bases.

Выполнение сотрудниками органов внутренних дел Российской Федерации (далее – сотрудники) служебных задач на транспорте всегда являлось особым направлением, требующим к себе значимого внимания и углубленного его изучения. Ежесекундно меняющаяся обстановка: динамичные потоки движение транспорта, пассажиров, грузы, большое скопление людей, аэропорты, вокзалы, скорость принятия решений, повышенная ответственность – все это значимо усложняет обеспечение безопасности на транспорте, что в свою очередь и характеризует данную сферу деятельности как особую. Безус-

ловно, перечисленное дает право отнести это к задачам, требующим повышенного контроля и определить к ним особый подход, который заключается в поиске, изучении и разработке лучших, современных форм, способов и методов, направленных на повышение эффективности в данной области.

Успешное выполнение служебных задач в сфере транспортной безопасности: повышение уровня защищенности пассажиров, посетителей и персонала от актов незаконного вмешательства, в том числе террористической направленности [6, с. 3], требует от сотрудников высокой моральной психологической устойчивости, навыка безупречного владения огнестрельным оружием [1], специальными средствами, приемами борьбы [2] и способностью своевременного принятия целесообразных решений на практике.

Сказанное позволяет сделать вывод: нет ничего более бессмысленного и бесполезного, как пытаться создать эффективный механизм, используя при этом детали с дефектом. Теория, методика и практика тесно взаимосвязаны, вместе они образуют единую систему организации обеспечения безопасности на транспорте, где каждая ее составляющая оказывает значимое влияние на ее функционирование. Соответственно, их необходимо рассматривать, разбирать и изучать в одном ключе. Эти три основных компонента неразрывно взаимодействуют между собой и на основе причинно-следственной связи преобразуются в единую систему. Другими словами, каждый из трех вышеперечисленных компонентов является фундаментальной составляющей системы, которым необходимо отдельно уделять особое внимание и детально прорабатывать каждый шаг, направленный на ее формирование.

По нашему мнению, первый из основных компонентов данной системы, который должен разрабатываться, изучаться и рассматриваться в первую очередь, – это «теория».

К сожалению, термин «теория» приходится подкреплять дополнительным словом, в связке с которым он преобразуется в единое словосочетание, как «качественная теория». Именно такой подход в корне меняет смысл и придает свою особенность и значимость данной формулировке, без которой невозможно обойтись на первоначальном этапе.

При более тщательном рассмотрении данного вопроса необходимо отметить, что «некачественная теория» (теоретическая база) заключается в том, что теоретические основы часто идут вразрез или вообще не соответствуют области практического применения. Поэтому их нецелесообразно и небезопасно использовать на практике. Более того, даже умелое и своевременное использование их на практике не будет способствовать положительному разрешению ситуации. Впрочем, несоответствие надлежащему качеству теоретических основ определяет их неэффективность и, как правило, приводит к негативным последствиям на практике. К этому следует добавить, что любая теоретическая составляющая, такая как программа профессиональной подготовки, правила безопасности, приказы, инструкции, распоряжения и другие нормативные правовые документы, должны нести в себе существенную значимость, которая в достаточной мере детально раскрывает особенности и

специфику профессиональной деятельности сотрудников при выполнении служебных задач в конкретных ситуациях. Прежде всего, качественная теоретическая база подразумевает собой комплекс эффективных теоретических основ. Это фундамент, включающий в себя основные правила безопасности, алгоритмы действий, модели поведения, детально раскрывающие особенности обеспечения безопасности на транспорте.

На наш взгляд, любая теоретическая база признается качественной, в том случае, если ее основы в полной мере соответствуют области практического применения, с помощью которых сотрудники получают возможность контролировать ситуацию и своевременно реализовать принятые решения.

Другими словами, только с помощью качественной теоретической базы мы получаем возможность создавать эффективные программы профессиональной подготовки, разрабатывать грамотные приказы, инструкции, наставления, которыми должны регулярно руководствоваться сотрудники.

Акцентируем внимание на то, что использование некачественных теоретических основ – это первая причина, следствием которой является разработка неэффективных программ профессиональной подготовки, приказов, наставлений, инструкций и иных нормативных документов, а это, в свою очередь, является причиной получения некачественных знаний сотрудниками, следствием чего является принятие нецелесообразных решений на практике, что негативно влияет на эффективность действий в момент выполнения служебных задач.

Принимая во внимание сказанное, необходимо отметить, что теория – это первоначальная стадия, на основе которой формируется вся единая система.

Одной из значимых на сегодняшний день проблем является организация системы безопасности на транспорте, в которой не всегда используется качественная теоретическая база. Это подтверждается тем, что в настоящий момент, несмотря на сложность специфики профессиональной деятельности сотрудников в данной сфере, отсутствуют утвержденные алгоритмы действий относительно конкретных ситуаций. Такой подход к делу негативно влияет на скорость принятия и своевременность реализации решений, что значимым образом снижает эффективность выполнения служебных задач.

Анализ вышеизложенных проблем указывает на наличие ошибок, которые подтверждают, что какой-либо разработанной и утвержденной пошаговой структуры действий сотрудников при организации безопасности на транспорте не существует.

Не надо забывать, что без установленного алгоритма действий существует высокая вероятность того, что оказавшись в одинаковой ситуации, сотрудники будут действовать по-разному, а значит непредсказуемо и, как следствие, бесконтрольно. Это объясняется тем, что человеку присуща индивидуальность протекания психических процессов внутри организма. Соответственно, в одной и той же ситуации каждый будет проявлять свои особенности поведения и по-разному реагировать, что в первую очередь выражается в скорости принятия целесообразного или нецелесообразного решения.

Принимая во внимание сказанное, необходимо отметить, что отсутствие разработанного алгоритма действий ведет к снижению коэффициента эффективности принимаемых решений в конкретной ситуации, что негативно влияет на качество выполнения служебных задач.

В настоящее время действующие нормативные документы для обеспечения безопасности на транспорте не в достаточной мере раскрывают специфику и особенности профессиональной деятельности, в результате чего сотрудник, получив «необходимые знания», определяющие перечень того, чем необходимо ему руководствоваться при выполнении служебных задач, не может в полной мере воспользоваться ими на практике, что и создает реальную проблему. Владеть в совершенстве знаниями и уметь их своевременно использовать на практике – это два разных направления, но без одного и без другого невозможно успешно выполнять поставленные задачи. Поэтому на данном этапе необходимо сохранять должный баланс между знаниями и умениями, поддерживая их на необходимом уровне, используя ранее разработанные алгоритмы действий относительно конкретных ситуаций.

Необходимо понимать, что алгоритм – это структура пошаговых действий относительно определенной обстановки, представляющая собой определенную последовательность, с четким соблюдением установленных правил их безопасности, включающая в себя безупречную технику и тактику действий, направленную на положительное разрешение ситуаций.

Соответственно, независимо от того, где и как выполняется служебная задача, порядок ее организации должен быть основан на ранее разработанных правилах безопасности, с помощью которых и формируется алгоритм предстоящих действий. Благодаря этому каждый сотрудник получает ряд значительных преимуществ, что ведет к успешному выполнению поставленных задач.

Алгоритм действий играет важную роль на каждом этапе функционирования теории, методики и практики как единой системы. Добавим, что любой алгоритм действий должен разрабатываться относительно конкретной обстановки и условий поставленной задачи. При таком подходе мы получаем возможность максимально точно учесть особенности и специфику действий для сотрудников в сфере обеспечения безопасности на транспорте относительно существующей обстановки.

Переходя от вопросов «теории», следующим значимым компонентом представленной системы выступает методика. Методика – это формы, способы и методы, с помощью которых мы преобразуем требования теории в практику, своевременно и без малейшего искажения. Данный этап является не менее важным. На этом этапе сотрудники, получившие в достаточной мере качественные знания, переходят к приобретению качественных умений и навыков. С помощью изучения и практического выполнения отдельных специальных упражнений (каждый элемент действий в достаточной мере должен отражать специфику и особенности практических действий при выполнении служебных задач в конкретной ситуации). Своевременная выработка необходимых умений, навыков оказывает положительное влияние на качество и эф-

фективность реализации принятых решений на практике. Именно такой подход на данном этапе позволяет овладеть набором эффективных тактических приемов, которыми можно воспользоваться при обеспечении безопасности на транспорте.

Поскольку любое принятие решений – это выбор альтернатив, несущий в себе некоторые ограничения, отсюда следует, что приняв решение, мы автоматически отбрасываем иные альтернативы. Именно с этого момента ситуация начинает развиваться в заданном направлении. Не надо забывать, что наши знания реально влияют на выбор, а значит, их качество в большей своей части будет определять целесообразность решений, принимаемых сотрудниками на практике. Если полученные знания рассматривать как карту, которая определяет, что, где и когда необходимо делать, то методика определяет и раскрывает, как и для чего мы должны это сделать, чтобы получить положительный результат. Только после того, как изучили основы, специфику практической деятельности, изначально четко представляя конечный результат и способы его достижения, необходимо приступать к разработке и изучению теоретических основ и только потом к разработке современных методик.

Рассматривая заключительный компонент системы «практика», подчеркнем, что практика является всей совокупностью деятельности сотрудников в момент выполнения служебных задач, а именно практика отражает все: как думает, какие решения принимает, как действует в конкретных ситуациях и какую ответственность несет сотрудник по результатам своей профессиональной деятельности. Поэтому качество знаний, умений и навыков прямым образом влияет на результат и эффективность профессиональной деятельности правоохранительных органов в целом.

Таким образом, систематизация теоретических основ обеспечения безопасности на транспорте позволяет трудиться над формированием эффективных программ, методик профессиональной подготовки, нормативных документов, что значимым образом оказывает влияние на практику и определяет конечный результат.

Подводя итог, отметим, что основной задачей данной статьи является акцентирование внимания на проблемные вопросы, которые на протяжении многих лет остаются нерешенными и негативно влияют как на эффективность действий сотрудников, так и на качество выполнения служебных задач в сфере обеспечения безопасности на транспорте.

Библиографический список

1. Приказ МВД России от 23.11.2017 № 880 «Об утверждении Наставления по организации огневой подготовки в органах внутренних дел Российской Федерации».
2. Приказ МВД России от 01.07.2017 № 450 «Об утверждении Наставления по организации физической подготовки в органах внутренних дел Российской Федерации».

3. Приказ МВД России от 12.05.2016 № 235 «Вопросы территориальных органов МВД России на транспорте».

4. Приказ МВД России от 31.01.2000 № 105/6Ц «Об утверждении Инструкции по организации работы нарядов милиции и членов поездных бригад в поездах местного и дальнего сообщений».

5. Приказ МВД России от 28.03.2015 № 381 «Об организации взаимодействия территориальных органов МВД России на железнодорожном, водном, и воздушном транспорте с иными территориальными органами МВД России и разграничении объектов оперативного обслуживания».

6. *Эриашвили Н.Д., Камнева М.Е. Профайлинг. Технология предотвращения противоправных действий.* – Москва: Закон и право, 2016. С. 200.

7. Актуальные вопросы деятельности линейных подразделений территориальных органов МВД России на транспорте. Вып. № 1. – Белгород: Белгородский юридический институт МВД России имени И.Д. Путилина, 2016. С. 86.

8. Безопасность на объектах транспортной инфраструктуры. – Москва: Закон и право, 2013. С. 80.

СОЦИАЛЬНАЯ ИНЖЕНЕРИЯ В ПРАВООХРАНИТЕЛЬНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

УДК 351.74:304.444

Гундаров А.В.

(Белгородский юридический институт МВД России имени И.Д. Путилина)

Аннотация: в статье рассматриваются основы и возможность использования социальной инженерии в правоохранительной деятельности. По своей структуре работа состоит из трех блоков: актуальность проблемы, основное рассмотрение сущности вопроса и основные предложения. В содержании не приводится полный перечень приемов или четкие рекомендации, которые могут использоваться в правоохранительной деятельности, определяется основная суть, концепция идеи. Суть концепции в объективном восприятии рассматриваемой сферы деятельности и восприятии социальной инженерии как инструмента, а не сферы противоправной деятельности. Инструмент не может позиционироваться положительно или отрицательно, с точки зрения его потенциала он нейтрален сам по себе. История цивилизации заключается в постоянных экспериментах и изменениях действующих систем. Система безопасности – важный элемент в жизни общества и государства, но и она не исключение. С учетом изменений исторических эпох, предрасположенностей общества и еще ряда факторов необходимо продолжение процесса экспериментов, поскольку рано или поздно определенные элементы системы утрачивают свою эффективность.

Ключевые слова: информация, правоохранительная деятельность, манипуляция, сознание, социальная инженерия, безопасность.

SOCIAL ENGINEERING IN LAW-ENFORCEMENT ACTIVITIES

Gundarov A.V.

(Putilin Belgorod Law Institute of Ministry of the Interior of Russia)

Abstract: the article deals with the basics and the possibility of using social engineering in law enforcement. By its structure, the work consists of three blocks: the urgency of the problem, the main consideration of the essence of the matter and the main proposals. The content does not provide a full list of techniques or clear recommendations that can be used in law enforcement, the main essence, the concept of the idea is determined. The essence of the concept is the objective perception of the sphere of activity in question and the perception of social engineering as an instrument, and not a sphere of illegal activity. The tool can not be positioned positively or negatively, from the point of view of its potential it is neutral in itself. The history of civilization consists in constant experiments and changes in existing systems. The security system is an important element in the life of society and the state, but it is no exception. Given the changes in historical epochs, the predispositions of society and a number of other factors, it is necessary to continue the process of experiments, because sooner or later certain elements of the system lose their effectiveness.

Key words: information, law enforcement, manipulation, consciousness, social engineering, security.

Интенсивное развитие технологий в конце XX начале XXI века вызвало значительные трансформации в обществе. На смену постиндустриального общества пришел следующий тип общества – информационный.

Реакцией мирового сообщества на данный факт стало его признание, и 27 марта 2006 года генеральной Ассамблеей ООН была принята резолюция под номером A/RES/60/252, провозглашающая 17 мая Международным днем информационного общества [2].

В Российской Федерации, на законодательном уровне, знаковым моментом стал Указ Президента Российской Федерации от 09.05.2017 № 203 «О Стратегии развития информационного общества в Российской Федерации на 2017-2030 годы». Указанный документ содержит, помимо основных направлений деятельности, определение информационного общества – для четкой характеристики и понимания сущности этих процессов.

Таким образом, информационное общество – общество, в котором информация, уровень ее применения и доступности кардинальным образом влияют на экономические и социокультурные условия жизни граждан [1].

Конечно, основные направления связаны с компьютерными технологиями, информационными системами, так как из наблюдений за данной сферой жизни общества можно выделить, что ряд сфер жизни перешел в информационную среду: торговля, общественные коммуникации, личные отношения, в том числе и преступность. Последнее не может оставаться без внима-

ния со стороны правоохранительных органов, в связи с чем созданы соответствующие подразделения.

Однако сравнительно недавно появилось новое направление, смежное с данной сферой – это социальная инженерия.

Термин «социальная инженерия» является социологическим и обозначает совокупность подходов прикладных наук, которые ориентированы на целенаправленное изменение организационных структур, определяющих человеческое поведение и обеспечивающих контроль за ним.

В сфере информационной безопасности данный термин был популяризован в начале XXI века бывшим преступником в сфере информационных технологий (Кевин, Митник), ныне консультантом по безопасности, утверждающим, что самое уязвимое место любой системы безопасности – человеческий фактор [3].

Данную позицию подтверждают взгляды Жака Фреско, предсказавшего достаточно многие изменения в жизни общества на протяжении XX века. Его эксперимент, проект «Венера», отличается от любой политической, экономической или социальной системы. В нем изложена модель устойчивой мировой цивилизации, в которой технологии и методы науки применяются к перестройке социальной системы [5]. На первый взгляд, эта модель выглядит утопично, но с учетом особенностей и характеристики информационного общества, идеи, где главенствуют технологии, уже не так утопичны. Суть мысли ученого в том, что человеческий фактор является самым уязвимым звеном в любой системе.

Сравнительный анализ определений термина «социальная инженерия» позволяет сформулировать достаточно простое собственное определение. Социальная инженерия – это метод психологических манипуляций с сознанием человека для управления его действиями или получением необходимой информации.

Основу социальной инженерии составляет коммуникационное моделирование. Специалист использует модели поведения в обществе, традиции, фобии, предрассудки. Среди основных моделей можно выделить следующие [4]:

- стереотипы мышления и поведения;
- принцип контраста;
- система признательности;
- суеверия сознания;
- троянский конь;
- обратная социальная инженерия.

На основе опроса сотрудников полиции из подразделений уголовного розыска, патрульно-постовой службы, инспекции по делам несовершеннолетних и многих других, можно сделать вывод, что независимо от должности, специального звания, деятельность, в той или иной мере, приблизительно на 90% связана с информацией, которая получена от граждан в процессе общения. Способность к коммуникации формирует эффективность и результатив-

ность действий, так как основу объективности и рациональности, в данном контексте, составляет информация.

На основании данных положений родилась идея использования социальной инженерии в правоохранительной деятельности.

Социальная инженерия, в значительной степени была неправильно понята, что привело ко многим негативным мнениям о ее сути. В частности многие позиционируют ее исключительно как инструмент противоправной деятельности. Это неверное представление. Элементы социальной инженерии используется всеми повсеместно: в профессиональной деятельности, торговле, быту. Не стоит погружаться в иллюзии, что никто не хочет обладать нужным массивом информации для достижения общих или личных целей, уметь грамотно выстроить защиту от действий мошенников и манипуляторов. Социальная инженерия является инструментом и может использоваться как в преступной, так и правоохранительной деятельности. Конечно, опытные сотрудники правоохранительных органов используют ряд приемов, но с учетом характеристики исторического момента актуальной становится необходимость в повсеместном внедрении, научном обосновании и использовании социальной инженерии в деятельности каждого сотрудника органов внутренних дел, как необходимого элемента системы профессиональных знаний, умений и навыков. Безопасность через образование. Повышение профессионального уровня является одним из единственных способов создать эффективную систему безопасности от растущих угроз. Причем стоит отметить постоянный процесс совершенствования подготовки посредством непрерывного образования, так как безопасность – это не продукт, это процесс [6]. Чем выше уровень знаний и понимание степени опасности и угроз, тем больше вероятность эффективного противодействия преступным посягательствам.

Библиографический список

1. Указ Президента Российской Федерации от 09.05.2017 № 203 «О Стратегии развития информационного общества в Российской Федерации на 2017-2030 годы» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2017. № 20. Ст. 2901.
2. Касенова М.Б. Международное сотрудничество и управление использованием Интернета // Международное право и международные организации. 2014. № 1. С. 6-15.
3. Кевин Д. Митник, Вильям Л. Саймон. Искусство обмана. – Москва, 2004.
4. Роберт Чалдини. Психология влияния. – Москва: Эксмо, 2015.
5. Жак Фреско. «Проект Венера – не утопия». Naked-science (№ 34. январь-февраль) // naked-science.ru. – Режим доступа: [http: naked-science.ru](http://naked-science.ru) (дата обращения: 26.04.2018).
6. Christopher Hadnagy (29 November 2010). Social Engineering: The Art of Human Hacking.

К ВОПРОСУ О КРИМИНАЛИСТИЧЕСКОЙ ХАРАКТЕРИСТИКЕ ХИЩЕНИЙ НЕФТЕПРОДУКТОВ НА ОБЪЕКТАХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

УДК 34:343

Долматова М.О.

(Восточно-Сибирский институт МВД России)

Аннотация: представленная статья посвящается изучению понятия криминалистической характеристики хищений нефтепродуктов на объектах железнодорожного транспорта, ее структуры и основных элементов, на изучении которых основана методика расследования данного вида преступлений.

Ключевые слова: криминалистическая характеристика, элемент, хищения нефтепродуктов на объектах железнодорожного транспорта, цистерна, тепловоз.

ON THE ISSUE OF FORENSIC CHARACTERISTICS OF THEFT OF OIL PRODUCTS AT RAILWAY TRANSPORT FACILITIES

Dolmatova M.O.

(East-Siberian Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia)

Abstract: the article is devoted to the study of the concept of forensic characteristics of theft of petroleum products on the objects of railway transport, its structure and basic elements on the study of which the method of investigation of this type of crime is based.

Key word: forensic characteristics, element, theft of petroleum products on the objects of railway transport, tank, locomotive.

Выявляемые правоохранительными органами новые виды преступлений являются актуальной проблемой как теоретического, так и практического характера. Хищения нефтепродуктов на объектах железнодорожного транспорта не являются исключением и нуждаются в необходимости совершенствования методик расследования данного вида преступных деяний.

Хищения нефтепродуктов на объектах железнодорожного транспорта обладают своей спецификой, которую можно проследить, в первую очередь, в элементах криминалистической характеристики и их взаимосвязях.

Впервые о понятии «криминалистическая характеристика преступлений» было упомянуто Л.А. Сергеевым в 60-70 гг. XX в. Изучением дефиниции понятия и его основных элементов занимались многие ученые. Авторы не могут не затрагивать этих вопросов при исследовании и совершенствовании методик расследования отдельных видов преступлений.

Известные многим советские и российские ученые-криминалисты, среди которых были Т.В. Аверьянова, Р.С. Белкин, И.Ф. Герасимов, А.Н. Васильев, Л.Г. Видонов, И.А. Возгрин, В.К. Гавло, А.Н. Колесниченко, С.П. Митричев, В.А. Образцов, И.Ф. Пантелеев, Л.А. Сергеев, В.Г. Танасевич, Н.П. Яблоков и другие, внесли огромный вклад в разработку понятия и структурных элементов криминалистической характеристики преступлений.

Так, Р.С. Белкин, обращаясь к природе криминалистической характеристики, подчеркнул, что она «представляет собой абстрактное научное понятие и именно в этом качестве она фигурирует в криминалистической науке [1, с. 176]. В свою очередь И.Ф. Герасимов отметил важность криминалистической характеристики как структурного элемента методики расследования преступлений, обуславливающей методические рекомендации и способствующей раскрытию, расследованию и предупреждению преступлений [2, с. 333]. По мнению профессора Н.П. Яблокова, криминалистическая характеристика – это «система описания криминалистически значимых признаков вида, группы и отдельного преступления, проявляющихся в особенностях способа, механизма и обстановки его совершения, дающая представление о преступлении, личности его субъекта и иных обстоятельствах, об определенной преступной деятельности и имеющая своим назначением обеспечение успешного решения задач раскрытия, расследования и предупреждения преступлений» [3, с. 19].

В криминалистической теории не существует единого подхода к определению структуры криминалистической характеристики и ее составляющих основных элементов. Проанализировав мнения ученых-криминалистов, занимавшихся изучением данного вопроса, возможно утверждать, что структура криминалистической характеристики и составляющие ее компоненты (элементы) напрямую зависят от вида совершенного преступления.

Абсолютно каждый следователь, дознаватель и оперативный работник должны обладать знаниями криминалистической характеристики преступлений конкретных видов. Соглашаясь с мнением Н.П. Яблокова, который пишет так: «Зацепив одно звено в этой системе взаимосвязей, можно вытащить наружу всю цепь. В частности, выявление наличия в расследуемом преступлении какого-либо элемента из взаимосвязанной цепочки с той или иной степенью вероятности может указывать на существование другого, еще не установленного элемента и определить направление и средства его поиска» [4, с. 12], можно утверждать о том, что все элементы криминалистических характеристик взаимосвязаны между собой. Располагая информацией о способе совершения преступления, обстоятельствах, при которых оно совершено, следах, оставленных на месте преступниками, вероятно определить и неизвестные элементы, в том числе личность преступника. Владея знаниями о типичных криминалистических характеристиках отдельных видов и групп преступлений, возможно их применение при выдвижении обоснованных типичных версий по конкретному преступлению или группе.

По каждому виду преступления необходимо выстраивать собственную иерархию элементов криминалистической характеристики. Исходя из вида пре-

ступления, в структуре криминалистической характеристики хищений нефтепродуктов на объектах железнодорожного транспорта необходимо обозначить пять основных элементов, имеющих наиболее важное значение при построении типичных версий. Первым, характерным для данного вида преступлений элементом структуры, необходимо выделить сведения об объекте (предмете) преступного посягательства. В нашем случае это нефть и нефтепродукты (бензин, масла, дизельное топливо и т.д.). Сведения о предмете преступного посягательства напрямую связаны с обстановкой совершения преступления. Нефтепродукты обладают специфическими физическими и химическими свойствами: жидкие и твердые, легковоспламеняющиеся, взрыво- и пожароопасные, ядовитые. Зачастую хищения нефтепродуктов совершаются при их хранении и транспортировке. Нефтепродукты, перевозимые с использованием железнодорожных цистерн, являются грузом повышенной опасности, поэтому хищения, совершаемые на объектах железнодорожного транспорта, также обусловлены свойствами предмета преступного посягательства.

Вторым элементом криминалистической характеристики данного вида преступлений следует отметить сведения об обстановке совершения преступления, складывающейся из основных условий, в которых протекают процессы по подготовке, совершению и сокрытию хищения. Указанный элемент является пространственно-временным. Тщательно изучая обстановку совершения преступления, возможно смоделировать процесс развития противоправного деяния. Необходимо отметить, что временем совершения хищений нефтепродуктов на объектах железнодорожного транспорта является чаще всего ночное время, нерабочее время и время, когда на объекте находится наименьшее скопление людей, рабочего персонала. Что касается хищений дизельного топлива из топливной системы тепловозов, то это время передачи смены от одного машиниста к другому. Местом совершения преступления по делам о хищениях нефтепродуктов на объектах железнодорожного транспорта становятся: железнодорожные цистерны, резервуары различного рода, предназначенные для хранения и транспортировки, железнодорожные тупики и подъездные пути предприятий и организаций. Это обусловлено тем, что все перечисленные объекты хранения, как правило, располагаются на открытой местности, имеют большую протяженность и территорию, например, железнодорожная станция, парки прибытия, сортировки и отправления грузовых составов, нефтебазы, где имеются железнодорожные пути, базы предприятий, на территории которых работают тепловозы. Охрана перечисленных объектов имеет ряд недостатков, обуславливающих возможность совершения хищений, что позволяет похитителям незаметно проникнуть к месту хищения, совершить кражу в больших объемах.

Одним из наиболее важных элементов криминалистической характеристики преступлений данного вида следует выделить выбранный похитителем способ совершения преступления.

Говоря о способах совершения преступлений, связанных с хищениями нефтепродуктов на объектах железнодорожного транспорта, нельзя не отме-

тить их индивидуальность и своеобразие. В трудах О.П. Грибунова отражен важный момент: железнодорожный транспорт, а также весь железнодорожный комплекс в целом, являясь специфичной отраслью экономики страны, имеет свои характерные особенности, что, в свою очередь, обуславливает специфику преступности на данном виде транспорта и особенности ее предупреждения [5, с. 60].

Итак, к основным наиболее распространенным способам совершения хищений нефтепродуктов на объектах транспортной инфраструктуры относятся: хищение нефтепродуктов из железнодорожных цистерн и слив из топливной системы маневровых локомотивов (тепловозов). Хищение нефтепродуктов из цистерн осуществляется различными способами, а именно: перелив нефтепродуктов из железнодорожных цистерн в заранее подготовленные емкости; вывод за пределы предприятия полностью или частично загруженных цистерн, подлежащих выбраковке, непригодных для транспортировки нефтепродуктов и оформленным по документам как порожние; удаление запорно-пломбировочного устройства (далее – ЗПУ) без каких-либо повреждений, путем пропила ригели ушка горловины люка и приведение цистерны в неисправное состояние; проникновение к перевозимому грузу через дыхательный клапан возле горловины цистерны; хищение с использованием железнодорожного домкрата, установленного под сливной клапан цистерны; занижение фактического веса нефтепродуктов.

Хищение такого нефтепродукта, как дизельное топливо, относится к криминальному явлению в локомотивном хозяйстве, в некоторых регионах удалось искоренить подобные факты, а где-то борьба с данным видом хищения идет с переменным успехом. Преступники разрабатывают целые схемы совершения преступлений, чаще всего этому предшествует тщательная подготовка, разрабатываются целые криминальные схемы. Как и в случае с хищениями из цистерн, перечень способов хищения не является исчерпывающим. Выделяют такие способы, как: слив через заправочные горловины топливного бака; завышение норм расходов топлива и моточасов; недолив топлива; приведение в неисправность приборов учета топливной системы; хищение без повреждения ЗПУ на баке, путем развинчивания мест соединения топливопровода и слива горючего, не выходя из тепловоза и др.

Проанализировав сведения о способе совершения преступления и обстановке, а также изучив механизм слеодообразования, возможно установить и изучить личность преступника. Изучением личности преступника как важного элемента криминалистической характеристики занимался Р.Л. Ахмедшин. Он совершенно верно отмечал, что «личность преступника» является системой субэлементов «мотивация преступления», «мотив преступления» и «способ совершения преступления», которые в отечественной криминалистической науке иногда выделяют как самостоятельные элементы криминалистической характеристики преступления [6, с. 55].

Особенности лиц, совершающих хищения нефтепродуктов на железнодорожном транспорте, весьма различны. Это могут быть как действующие

работники железной дороги (машинисты, помощники машинистов, обслуживающий железнодорожные составы персонал), так и лица, деятельность которых ранее была связана с работой на железной дороге, а также лица из числа сотрудников охранных предприятий, оказывающих услуги ОАО «РЖД». Преступления совершаются как в одиночку, так и группой лиц по предварительному сговору и организованными преступными группами (ОПГ).

Так, оперативными сотрудниками Комсомольского линейного отдела МВД России на транспорте задержаны двое работников Дальневосточной железной дороги филиала ОАО «РЖД», которые пытались похитить 1600 литров нефтепродуктов, путем слива из топливной системы тепловоза, прибывшего на территорию путевой машинной станции № 233 [7]. В приведенном примере хищение совершено группой лиц по предварительному сговору.

В Забайкальском крае сотрудниками транспортной полиции раскрыто крупное хищение топлива с тепловозов. Житель г. Борзя организовал преступную группу, установил отношения с машинистами и помощниками машинистов локомотивного депо ст. Борзя, диспетчерами Управления Забайкальской железной дороги, организовал сбыт топлива. За один подход им удавалось сливать топливо в количестве от 800 до 2000 литров без видимого ущерба для предприятия, так как грамотный машинист, зная тепловоз, профиль пути, механизм отчетности за израсходованное топливо, может экономить топливо и похищать его, а в отчетных документах отражать требуемое количество израсходованного топлива. Участникам преступной группы вменено 49 эпизодов преступной деятельности, совершенных в составе организованной преступной группы. Материальный ущерб от деятельности данной ОПГ составил более 1 млн рублей [8].

Рассматриваемые примеры подтверждают, что личность преступника как элемент криминалистической характеристики требует детального и тщательного подхода к ее изучению.

Подводя итог изучению понятия криминалистической характеристики хищений нефтепродуктов на объектах железнодорожного транспорта, ее структуры и основных элементов, необходимо отметить как теоретическое, так и ее практическое значение. Данное понятие отображает достаточно высокий уровень научного знания, составляющего основу криминалистики.

Библиографический список

1. *Белкин Р.С.* Курс криминалистики: учебное пособие для вузов. – 3-е изд., доп. – Москва: Закон и право, ЮНИТИ-ДАНА, 2001.
2. Криминалистика: учебник для вузов / под ред. И.Ф. Герасимова, Л.Я. Драпкина. – Москва: ВШ, 1994.
3. Криминалистика: учебник / отв. ред. Н.П. Яблоков. – 2-е изд., перераб. и доп. – Москва: Юрист, 2001.
4. *Яблоков Н.П.* Криминалистика. – Москва, 2000.

5. Грибунов О.П. Обстановка совершения преступлений как ключевой элемент криминалистической характеристики преступлений, совершаемых на железнодорожном транспорте // Известия Тульского государственного университета. Экономические и юридические науки. 2013. № 5-2. С. 59-63.

6. Ахмедшин Р.Л. Криминалистическая характеристика преступника: природа и содержание // Вестник Томского государственного университета. 2004. № 283. С. 55-62.

7. Интернет ресурс. – Режим доступа: <http://amurmedia.ru/news/270748> (дата обращения: 20.11.2017).

8. Архив Железнодорожного районного суда г. Читы. – Режим доступа: <http://gd.cht.sudrf.ru/> (дата обращения: 20.11.2017).

О ПОВЫШЕНИИ ЭФФЕКТИВНОСТИ СТАТИСТИЧЕСКОГО АНАЛИЗА ПРИ ПОДГОТОВКЕ СПЕЦИАЛИСТОВ В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

УДК 303.72

Квитчук А.С.,

доктор юридических наук, профессор;

Квитчук М.А.,

кандидат экономических наук, доцент

(Санкт-Петербургский университет МВД России)

Аннотация: авторами исследованы вопросы подготовки специалистов в области транспортной безопасности. Перечислены профессиональные компетенции в процессе освоения специальности, связанной с деятельностью транспортного комплекса. Дана общая характеристика методам статистического анализа. С помощью статистических методов осуществляется сбор данных, обработка, обобщение, систематизация, прогнозирование и анализ. Раскрыт метод априорного анализа, который позволит выявить причинно-следственные связи между признаками и явлениями, дать оценку однородности исследуемой совокупности и проанализировать распределение совокупности по изучаемым признакам.

Подчеркивается важность перехода от прежней системы предметно-информационного образования к образованию профессиональному, деловому, опережающему и перспективному.

Ключевые слова: безопасность, транспортная безопасность, статистический анализ, подготовка специалистов, статистические данные.

ABOUT INCREASE OF EFFICIENCY OF THE STATISTICAL ANALYSIS IN PREPARATION OF SPECIALISTS IN THE FIELD OF TRANSPORT SAFETY

Kvitchuk A.S.,

doctor of jurisprudence sciences, associate professor;

Kvitchuk M.A.,

candidate of economic sciences, associate professor

(Saint-Petersburg university the Ministry of interior of Russia)

Abstract: the authors investigated the training of specialists in the field of transport security. Lists of professional competence in the process of development of the specialty related to the activities of the transport complex. The General characteristic of methods of the statistical analysis is given. Statistical methods are used for data collection, processing, compilation, systematization, forecasting and analysis. The method of a priori analysis, which will reveal the cause-and-effect relationships between features and phenomena, to assess the homogeneity of the studied population, and to analyze the distribution of the population by the studied features. The importance of transition from the previous system of subject-information education to education professional, business, advanced and perspective is emphasized.

Key words: security, transport security, statistical analysis, training, statistics.

Одна из важнейших задач любого государства – достижение постоянного и устойчивого экономического роста, это связано с тем, что развивающаяся экономика не только удовлетворяет новым потребностям, но и решает социально-экономические проблемы как внутри страны, так и на международном уровне.

Органам внутренних дел отведена немаловажная роль в процессе обеспечения национальной безопасности нашей страны. Задачи, стоящие перед сотрудниками полиции, сформулированы в Федеральном законе от 07.02.2011 № 3-ФЗ «О полиции»: защита жизни, здоровья, прав и свобод граждан Российской Федерации, иностранных граждан, лиц без гражданства, для противодействия преступности, охраны общественного порядка, собственности и для обеспечения общественной безопасности [1].

В настоящее время одним из основных ориентиров в обеспечении безопасности дорожного движения является утвержденная Правительством Российской Федерации «Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018-2024 годы» [5]. Стратегия включает в себя результаты анализа состояния безопасности дорожного движения в Российской Федерации, а также совокупность мер, направленных на повышение безопасности дорожного движения и снижение смертности в данной сфере, сформированных на системной основе [5].

В Российской Федерации реализация права каждого человека на образование обеспечивается путем создания федеральными государственными ор-

ганами, органами государственной власти субъектов Российской Федерации и органами местного самоуправления соответствующих социально-экономических условий для его получения, расширение возможностей удовлетворять потребности человека в получении образования различного уровня и направленности в течение всей жизни [2].

Государство и современное общество ставят перед высшими учебными заведениями уникальные по своему содержанию задачи. Импульс для преобразований дали принятые за последние годы нормативно-правовые акты, законы, указы президента, постановления правительства, целевые программы и требования властных структур, направленные на реформирование всего образования, а высшей его ступени в особенности.

В последнее время методы статистического анализа широко применяются в различных областях, и соответственно в исследовании транспортной безопасности государства в частности. С помощью статистики осуществляется сбор, обработка, обобщение, систематизация, прогнозирование и анализ информации, которая характеризует развитие экономики страны, уровень жизни различных слоев населения, а также различные ситуации при дорожно-транспортных происшествиях. Тем самым имеется возможность выявить взаимосвязь в экономике и праве, проследить динамику ее развития, а в конечном итоге при помощи статистики государство и общество принимает эффективные решения по устранению выявленных недостатков. Соответственно специалист в области транспортной безопасности должен ориентироваться в источниках статистической информации, доступности для использования информации в анализе, анализировать происходящие изменения в правовом регулировании социально-экономической деятельности и своевременно вносить коррективы в интерпретацию результатов статистического наблюдения.

Для формирования статистической информационной базы необходимо проведение статистического наблюдения. От качества проведенного наблюдения зависят окончательные данные, которые характеризуют изучаемые явления. Сбор информации с помощью статистического наблюдения проводят как органы государственной статистики, так и соответствующие подразделения правоохранительных органов, научно-исследовательские институты и т.п.

При проведении статистического наблюдения возникает такая проблема, как оперирование информацией, отраженной количественными показателями. В решении этой проблемы необходимо использовать методы количественного анализа для приведения результатов наблюдения в информационно-аналитический вид [6, с. 120].

Безусловно, для целей количественного анализа могут быть использованы методы математической статистики, группируемые в четыре взаимосвязанных раздела: дескриптивный анализ; анализ связей (корреляционный и регрессионный анализ, факторный анализ, дисперсионный анализ); многомерный статистический анализ; анализ временных рядов [6, с. 120].

Считаем, что методы многомерного статистического анализа являются основой для дальнейшего исследования с помощью сводки и анализа показа-

телей безопасности дорожного движения. Группировка производится для изучения структуры данной совокупности или для взаимосвязи между показателями, составляющими совокупность. С помощью данного метода можно выявить, как отдельные единицы совокупности влияют на средние итоговые показатели [7, с. 715].

Одним из этапов проведения исследования на информационной базе, характеризующей реальные социально-экономические и правовые явления, является критическая оценка исходных данных, которые в моделировании реализуются методами априорного анализа.

Под *методами априорного анализа* мы понимаем совокупность конкретных форм теоретического и практического подхода к сбору и анализу информации (данных) о масштабах дорожно-транспортных происшествий, включающих в себя:

- ✓ выявление экономически обоснованных и существенных причинно-следственных связей между признаками и явлениями;
- ✓ оценку однородности исследуемой совокупности;
- ✓ анализ характера распределения совокупности по изучаемым признакам.

Понятия, используемые при проведении анализа статистическими методами, должны быть точно определены.

Необходимо четко определить, к какому моменту или периоду времени относится исследуемое явление или процесс [8, с. 65].

Нельзя и не упомянуть о самом распространенном в последнее время методе статистики – корреляционно-регрессионном анализе, который позволит дать количественную интерпретацию результатам наблюдения за показателями безопасности дорожного движения. Данный метод может применяться для выявления факторов, значимо влияющих на число пострадавших в результате ДТП, а также для построения модели, позволяющей давать прогноз числа жертв в аварии. Это необходимо для принятия решений, которые позволят снизить человеческие потери. Например, зависимость количества ДТП от вида, месяца, дня недели, времени суток, места совершения, категорий пострадавших.

Согласно Указу Президента Российской Федерации от 18.04.1996 № 567 (с изменениями на 07.12.2016) «О координации деятельности правоохранительных органов по борьбе с преступностью» правоохранительные органы осуществляют совместный анализ состояния преступности, ее структуры и динамики, прогнозирование тенденций развития, изучение практики выявления, расследования, раскрытия, предупреждения и пресечения преступлений; выполнение федеральных и региональных программ борьбы с преступностью; разработку совместно с другими государственными органами, а также научными учреждениями предложений о предупреждении преступлений [3].

Для проведения данных мероприятий необходимо овладеть знаниями основ статистики и общими навыками проведения статистического исследования. В настоящее время ГИАЦ МВД России является держателем межведомственных статистических баз данных, представляющих собой государственные ин-

формационные ресурсы, отражающие состояние правонарушений и результаты борьбы с ними [5]. Анализ статистических данных позволит выявить проблемы, своевременно информировать руководство страны для принятия управленческих решений центральными аппаратами министерств и ведомств.

В последнее время значительно возросла роль активных и интерактивных методов обучения. В зависимости от тех или иных форм интерактивное обучение позволяет как получать новые знания, так и развивать познавательную деятельность, развивать поисково-исследовательские, экспериментальные умения и навыки. Несомненно, нам представляется необходимым формировать принципиально новые подходы в подготовке высококвалифицированных специалистов по специализации сотрудник подразделения по обеспечению безопасности дорожного движения. Эти подходы предполагают множество различных принципов и методов. Но главным из них, на наш взгляд, является переход от прежней системы предметно-информационного образования к образованию профессиональному, деловому, опережающему и перспективному.

Библиографический список

1. Федеральный закон от 07.02.2011 № 3-ФЗ (ред. от 07.03.2018) «О полиции» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2011. № 7. Ст. 900.
2. Федеральный закон от 29.12.2012 № 273-ФЗ (ред. от 07.03.2018) «Об образовании в Российской Федерации» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2012. № 53. Ст. 7598.
3. Указ Президента от 18.04.1996 № 567 (ред. от 07.12.2016) «О координации деятельности правоохранительных органов по борьбе с преступностью».
4. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 08.01.2018 № 1-р г. Москва «Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018-2024 годы» // Российская газета. Федеральный выпуск. 2018. № 7478 (15).
5. Приказ Генпрокуратуры России № 39, МВД России № 1070, МЧС России № 1021, Минюста России № 253, ФСБ России № 780, Минэкономразвития России № 353, ФСКН России № 399 от 29.12.2005 (ред. от 20.02.2014) «О едином учете преступлений».
6. *Квитчук М.А.* Исследование макроэкономических показателей экономической безопасности государства с помощью статистических методов // Экономика и предпринимательство. 2016. № 10-2 (75-2). С. 119-121.
7. *Квитчук А.С., Квитчук М.А.* Статистико-правовой анализ в оценке безопасности дорожного движения // Экономика и предпринимательство. 2017. № 9-4 (86-4). С. 713-716.
8. *Квитчук М.А., Квитчук А.С.* Априорный анализ и его роль в системе обеспечения безопасности дорожного движения / Актуальные проблемы управления деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения (состояние, проблемы, пути совершенствования): материалы межведомственной научно-практической конференции. – Санкт-Петербург, 2018. С. 64-68.

КОЛИЧЕСТВЕННЫЙ АНАЛИЗ ОЦЕНКИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

УДК 303.72

Квитчук М.А.,

кандидат экономических наук, доцент;

Татевосян А.С.,

курсант

(Санкт-Петербургский университет МВД России)

Аннотация: авторами исследованы проблемы обеспечения безопасности дорожного движения, которые негативно влияют на экономику России и общество в целом, нанося колоссальный ущерб социально-экономическому развитию государства. В работе подчеркивается значимость количественного анализа и предлагаются некоторые методы для оценки безопасности дорожного движения. В ходе исследования проанализированы дорожно-транспортные происшествия в России в период с 2006 по 2016 года сделаны выводы по динамике изменения. Также в работе авторы отметили важную функцию анализа – это возможность прогнозирования дорожно-транспортных происшествий.

Ключевые слова: безопасность, транспортная безопасность, количественный анализ, априорный анализ, корреляционно-регрессионный анализ, дорожно-транспортные происшествия.

QUANTITATIVE ANALYSIS OF ROAD SAFETY ASSESSMENT

Kvitchuk M.A.,

candidate of economic sciences, associate professor;

Tatevosyan A.S.,

cadet

(Saint-Petersburg university the Ministry of interior of Russia)

Abstract: the authors investigate the problems of road safety, which have a negative impact on the Russian economy and society as a whole, causing enormous damage to the socio – economic development of the state. The paper highlights the importance of quantitative analysis and proposes some methods for assessing road safety. The study analyzed traffic accidents in Russia in the period from 2006 to 2016, made conclusions on the dynamics of change. The authors also noted an important function of the analysis – the ability to predict road traffic accidents.

Key words: safety, transport safety, quantitative analysis, a priori analysis, correlation and regression analysis, road traffic accidents.

Использование количественного анализа для повышения эффективности управленческой деятельности в настоящее время является неотъемлемой частью в работе органов государственной власти. Только на основе глубокого анализа данных о дорожно-транспортных происшествиях, дорожно-транс-

портного травматизма можно разрабатывать программы социально-экономического развития и обеспечения безопасности дорожного движения.

В настоящее время основным ориентиром в обеспечении безопасности дорожного движения является утвержденная Правительством Российской Федерации «Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018-2024 годы» [1]. При разработке Стратегии использовались методы количественного анализа основных и относительных показателей дорожно-транспортной аварийности за прошедшие годы. Именно анализ современного состояния безопасности дорожного движения в Российской Федерации позволил выдвинуть повышение безопасности дорожного движения в одно из приоритетных направлений государственной политики. Это важный фактор обеспечения устойчивого социально-экономического и демографического развития страны.

Содержание безопасности дорожного движения раскрывается через систему показателей, критериев, определяющих пороговые значения нормального функционирования транспортной системы. В научной литературе представлено огромное количество методов и показателей для исследования дорожно-транспортных происшествий.

Грамотное их применение позволит аналитикам, проведя начальную обработку, дать объективную оценку количественных и качественных характеристик показателей безопасности дорожного движения [2, с. 714].

Так, с помощью анализа было выявлено, что дорожно-транспортные происшествия наносят экономике России и обществу в целом колоссальный социальный, материальный и демографический ущерб.

Проанализировав количество дорожно-транспортных происшествий в России в период с 2006 по 2016 год, мы пришли к выводу о том, что в целом за 10 лет число дорожно-транспортных происшествий снизилось на 41,8 (с 160, 2 до 118,4). Важно отметить, что резкий спад начался лишь в 2015 г., до этого данный показатель был относительно стабильным.

Однако число собственных легковых автомобилей в Российской Федерации (на 1000 человек населения) за рассматриваемый период увеличилось на 117 ед., с 177 до 294 ед. (см. табл. 1) [5].

Таблица 1

2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
177	194,4	212,3	219,4	228,4	242	257,5	273,1	283,3	288,8	294

Снижение количества дорожно-транспортных происшествий, несмотря на увеличение числа автомобилей, свидетельствует о правильной и верной государственной политике, направленной на обеспечение безопасности дорожного движения.

Одним из этапов проведения исследования на информационной базе, характеризующей реальные социально-экономические и правовые явления, является критическая оценка исходных данных, которые в моделировании реализуются методами априорного анализа.

Под *методами априорного анализа* мы будем понимать, совокупность конкретных форм теоретического и практического подхода к сбору и анализу информации (данных) о масштабах дорожно-транспортных происшествий, включающих в себя:

- ✓ выявление экономически обоснованных и существенных причинно-следственных связей между признаками и явлениями;
- ✓ оценку однородности исследуемой совокупности;
- ✓ анализ характера распределения совокупности по изучаемым признакам.

Понятия, используемые при проведении анализа статистическими методами, должны быть точно определены.

Необходимо четко определить, к какому моменту или периоду времени относится исследуемое явление или процесс [3, с. 65].

Наиболее практичными методами количественной интерпретации результатов наблюдения за показателями безопасности дорожного движения являются методы корреляционного и регрессионного анализа. Так, корреляционный анализ применяется для количественной оценки взаимосвязи двух наборов данных, представленных в безразмерном виде. Он дает возможность установить, ассоциированы ли наборы данных по величине. Полученный коэффициент корреляции используется для определения наличия взаимосвязи между двумя показателями. Связь между признаками может быть сильной, умеренной и слабой [4, с. 121].

Еще одной немаловажной функцией анализа является возможность прогнозирования дорожно-транспортных происшествий. Именно поэтому основанная на анализе Стратегия является основой для формирования и реализации государственной политики в области безопасности дорожного движения на федеральном, региональном, муниципальном и межотраслевом уровнях. Она разработана для определения направлений и способов достижения приоритетов в области безопасности дорожного движения, а также для формирования у участников правоотношений в области безопасности дорожного движения представлений относительно перспектив и ориентиров состояния обеспечения безопасности дорожного движения на территории Российской Федерации на среднесрочный период. Для этих целей в Стратегии проанализированы статистические данные, характеризующие настоящее состояние дорожно-транспортного травматизма. Результаты этого анализа помогают выделять проблемные зоны, на которые государство в первую очередь должно направить усилия.

Библиографический список

1. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 08.01.2018 № 1-р г. Москва «Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018-2024 годы» // Российская газета. Федеральный выпуск. 2018. № 7478 (15).

2. Квитчук А.С., Квитчук М.А. Статистико-правовой анализ в оценке безопасности дорожного движения // Экономика и предпринимательство. 2017. № 9-4 (86-4). С. 713-716.

3. Квитчук М.А., Квитчук А.С. Априорный анализ и его роль в системе обеспечения безопасности дорожного движения / Актуальные проблемы управления деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения (состояние, проблемы, пути совершенствования): материалы межведомственной научно-практической конференции. – Санкт-Петербург, 2018. С. 64-68.

4. Квитчук М.А. Исследование макроэкономических показателей экономической безопасности государства с помощью статистических методов // Экономика и предпринимательство. 2016. № 10-2 (75-2). С. 119-121.

5. Официальный сайт Федеральной службы государственной статистики Российской Федерации. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.gks.ru/> (дата обращения: 24.02.2018).

ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ УЧАСТИЯ ПОЛИЦИИ В МЕРАХ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

УДК 323

Коломейцева Е.В.,

*заместитель начальника отдела правового обеспечения и международного
сотрудничества организационно-контрольного управления
(Главное управление на транспорте МВД России)*

Аннотация: статья посвящена анализу нормативных правовых актов, регламентирующих деятельность полиции по участию в мерах обеспечения транспортной безопасности, а также последних изменений в указанной сфере, произошедших в связи с принятием Федерального закона от 31.12.2017 № 491-ФЗ «О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации в части обеспечения авиационной безопасности».

Ключевые слова: транспортная безопасность, авиационная безопасность, полиция, органы внутренних дел на транспорте, Федеральный закон от 31.12.2017 № 491-ФЗ.

LEGAL ASPECTS OF POLICE INVOLVEMENT THE MEASURES TO ENSURE TRANSPORT SECURITY

Kolomiytseva E.V.,

*deputy head of the Department of legal support and international cooperation
of the organizational control
(Main Department of transport Ministry of internal Affairs of Russia)*

Abstract: the article is devoted to the analysis of normative legal acts regulating the activities of the police to participate in measures to ensure transport security, as well as the latest changes in this area, occurred in connection with the adop-

tion of the Federal law of December 31, 2017 № 491-FZ «On amendments to the Air code of the Russian Federation in terms of aviation security».

Key words: transport security, aviation security, police, bodies of internal Affairs in transport, Federal law № 491-FZ of 31 December 2017.

Появившиеся в XXI веке новые угрозы и вызовы, влияющие на безопасность общества, во многом нацелены на объекты транспорта. Мировая практика показывает, что они наиболее подвержены террористическим атакам.

Не является исключением и Российская Федерация: в 2004 году в результате террористической акции потерпели крушение два самолета, в 2009 году произошла трагедия с «Невским экспрессом», в 2011 году прогремел взрыв, осуществленный террористом-смертником в аэропорту Домодедово, в 2013 году – теракт на вокзале Волгограда. Вот неполный перечень наиболее резонансных и повлекших большие человеческие жертвы актов незаконного вмешательства в деятельность транспорта.

В такой ситуации вопросы, связанные с обеспечением устойчивого и безопасного функционирования объектов транспортной инфраструктуры Российской Федерации, безопасности населения на транспорте [2], в последние десятилетия получают самое пристальное внимание со стороны общества и государства.

Одним из основополагающих нормативных правовых актов по данной проблеме является Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»¹ [2].

Напомним, что в указанном законе понятие «транспортная безопасность» определяется как состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры (ОТИ) и транспортных средств (ТС) от актов незаконного вмешательства. Последние в рамках закона трактуются как противоправные действия (бездействия), в том числе террористические акты, угрожающие безопасной деятельности транспортного комплекса, повлекшие за собой причинение вреда жизни и здоровью людей, материальный ущерб либо создавшие угрозу наступления таких последствий [2].

Обеспечение транспортной безопасности на воздушном транспорте включает в себя обеспечение авиационной безопасности, предусмотренной Воздушным кодексом. Одним из принципов обеспечения транспортной безопасности является взаимодействие субъектов транспортной инфраструктуры, органов государственной власти (в том числе МВД России) и органов местного самоуправления [2].

Какова же роль МВД России и органов внутренних дел в обеспечении транспортной безопасности, т.е. реализации системы правовых, экономических, организационных и иных мер в сфере транспортного комплекса, соответствующих угрозам совершения актов незаконного вмешательства?

¹ Далее – Закон о транспортной безопасности.

Исходя из заявленной тематики статьи, остановимся на правовых и вытекающих из них некоторых организационных мерах, в которых задействована полиция.

Актуальность данной публикации обусловлена и тем, что в настоящее время происходят значительные для деятельности МВД России изменения в рассматриваемой сфере, вырабатываются новые управленческие и организационные решения, которые закрепляются в нормативной базе, в том числе ведомственной, регулирующей деятельность территориальных органов МВД России.

Начиная с 2015 года, Главным управлением на транспорте МВД России совместно с ДПД МВД России и другими заинтересованными подразделениями центрального аппарата министерства в установленном порядке разработан и сопровождался проект федерального закона, который был принят 31.12.2017 № 491-ФЗ «О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации в части обеспечения авиационной безопасности» [4].

Указанный закон снимает противоречия нормативных предписаний Воздушного кодекса Российской Федерации от 19.03.1997 № 60-ФЗ¹ [1] в части обеспечения авиационной безопасности нормам Федерального закона от 07.02.2011 № 3-ФЗ «О полиции»² [3].

До его принятия Воздушным кодексом (ст.ст. 83, 84 и 85) для проведения мероприятий по обеспечению авиационной безопасности предусматривалось привлечение органов внутренних дел, в том числе участие сотрудников органов внутренних дел в проведении предполетного и послеполетного досмотров.

При этом ранее Федеральным законом от 03.02.2014 № 15-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам обеспечения транспортной безопасности» [5] из Закона о полиции была исключена норма об участии полиции в обеспечении авиационной безопасности.

Таким образом, сложилась ситуация, при которой положения Воздушного кодекса были не согласованы со вступившими в силу изменениями законодательства в сфере транспортной безопасности и полиции.

В обществе и профессиональных транспортных кругах в этот период активно обсуждался вопрос целесообразности «ухода» сотрудников транспортной полиции с досмотра в аэропортах, так как они наделены большими полномочиями по сравнению с работниками подразделений транспортной безопасности.

Однако с учетом того, что на государственном уровне принято концептуальное решение, возлагающее обеспечение транспортной безопасности ОТИ и ТС на субъекты транспортной инфраструктуры и перевозчиков [2], нормами вступившего в действие Федерального закона от 31.12.2017 № 491-ФЗ указанные противоречия снимаются.

¹ Далее – Воздушный кодекс.

² Далее – Закон о полиции.

В данной ситуации говорить, что полиция, обеспечивающая общественный порядок и общественную безопасность, «уходит» или будет вне рамок рассматриваемой деятельности, было бы неправильно.

В 2017 году ОВДТ за нарушение требований в области транспортной безопасности составлено 392 (+63,3%) протокола об административных правонарушениях, предусмотренных ч. 1 ст. 11.15.1 КоАП РФ¹, возбуждено и направлено в суд 1 уголовное дело по признакам преступления, предусмотренного ст. 263.1 УК РФ² (нарушение требований в области транспортной безопасности).

Принимая во внимание, что Законом о транспортной безопасности по 26 нормативным правовым актам Правительства Российской Федерации, Минтранса России и МВД России предусматривается их согласование Министерством внутренних дел Российской Федерации, а также разработка акта, будет обоснованно говорить об участии министерства в разработке мер по обеспечению транспортной безопасности.

С учетом норм законодательства органы внутренних дел в рамках своей компетенции принимают участие в мерах, направленных на обеспечение транспортной безопасности.

В обоснование этого рассмотрим правовые положения, на которых базируется в настоящее время оперативно-служебная деятельность полиции на данном направлении.

В ст. 83 (Авиационная безопасность) Воздушного кодекса определено, что полиция на объектах воздушного транспорта осуществляет свою деятельность в соответствии с Законом о полиции, что полностью корреспондируется с ч. 10 ст. 12.2 Закона о транспортной безопасности (полиция на ОТИ и ТС, в том числе в зонах транспортной безопасности, осуществляет свою деятельность в соответствии с Законом о полиции).

А это значит, что подразделения полиции на объектах транспорта реализуют все установленные законом права и обязанности, в том числе принимают меры реагирования на правонарушения, осуществляют личный досмотр граждан, находящихся при них вещей, а также транспортных средств, изымают запрещенные в гражданском обороте предметы и вещества, принимают участие в досмотре пассажиров, их ручной клади и багажа на железнодорожном, водном или воздушном транспорте, метрополитене либо осуществляют такой досмотр самостоятельно в целях изъятия вещей и предметов, запрещенных для перевозки транспортными средствами, выносят заключения о возможности допуска лиц к выполнению работ, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности, участвуют в проверках, проводимых уполномоченными федеральными органами исполнительной власти государственного контроля (надзора) в области транспортной безопасности [3].

¹ Исх. ГУТ МВД России от 09.02.2018 № 14/673 «Обзор о реализации органами внутренних дел на транспорте полномочий в сфере обеспечения транспортной безопасности».

² Данные ГИАЦ МВД России по форме статистической отчетности 1-ЕГС за 12 месяцев 2017 года.

Проводя анализ правовых аспектов участия полиции в мерах обеспечения транспортной безопасности, необходимо учесть также следующие положения Закона о транспортной безопасности.

В соответствии с ч. 13 ст. 12.2 данного закона Правила проведения досмотра, дополнительного досмотра и повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности¹ устанавливаются Минтрансом России по согласованию с МВД России (приказ Минтранса России от 23.07.2015 № 227 «Об утверждении Правил проведения досмотра, дополнительного досмотра, повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности» [9]).

Согласование со стороны МВД России обусловлено тем, что Правила досмотра содержат положения, предусматривающие взаимодействие с уполномоченными подразделениями МВД России.

Например, в соответствии с п. 61-62 Правил досмотра при обнаружении, распознавании и (или) идентификации ограниченных к обороту предметов и веществ предусмотрено информирование уполномоченных подразделений территориальных органов МВД России об обнаружении и идентификации оружия, боеприпасов, взрывчатых веществ или взрывных устройств, ядовитых или радиоактивных веществ, о перемещавших их лицах, для принятия решения в соответствии с законодательством Российской Федерации.

В соответствии с п. 183 и 187 Правил досмотра при осуществлении досмотра грузов, почты, судовых запасов, а также транспортных средств информируются уполномоченные подразделения МВД России об идентификации оружия, боеприпасов, взрывчатых веществ или взрывных устройств, ядовитых или радиоактивных веществ.

Эти же требования о незамедлительном информировании об указанных фактах уполномоченных подразделений МВД России для принятия мер реагирования в соответствии с их компетенцией закреплены и в ч. 10 ст. 12.2 Закона о транспортной безопасности.

Необходимо также упомянуть, ст. 8 данного закона определяет, что предусмотренные в ней Требования по обеспечению транспортной безопасности устанавливаются Правительством Российской Федерации также по согласованию с МВД России.

Утвержденные постановлениями Правительства Российской Федерации от 16.07.2016 № 678, от 26.04.2017 № 495, а также приказом Минтранса России от 08.02.2011 № 40 Требования по обеспечению транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах водного [7], железнодорожного [8] и воздушного транспорта [11] на субъект транспортной инфраструктуры возлагают обязанности согласования с органами внутренних дел образцов всех видов пропусков, передачи в полицию выявленных лиц, совершивших или подготавливающих совершение актов незаконного вмешательства, идентифицированных и распознанных предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения в соответствующую зону, передачи

¹ Далее – Правила досмотра.

данных в органы внутренних дел с технических средств, информирование о непосредственных прямых угрозах и фактах совершения актов незаконного вмешательства для принятия мер реагирования на них.

Определенными полномочиями наделяет органы внутренних дел и ч. 8 ст. 11.1 Закона о транспортной безопасности. Так, органами государственного контроля (надзора) проверки субъектов транспортной инфраструктуры, перевозчиков, застройщиков ОТИ с использованием тест-предметов и тест-объектов проводятся во взаимодействии с уполномоченными представителями органов внутренних дел. Порядок проведения таких проверок (приказ Минтранса России от 25.09.2014 № 269) устанавливается по согласованию с МВД России.

В 2017 году ОВДТ принято участие в 458 проверках, проведенных Ространснадзором¹.

Другая важная задача возлагается на территориальные органы МВД России в соответствии со ст. 10 Закона о транспортной безопасности – проведение ОВДТ проверок в соответствии с Законом о полиции в отношении лиц, которых будут задействованы на работах, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности.

Указанные полномочия регулируются разработанным в установленном порядке ГУТ МВД России приказом МВД России от 21.12.2015 № 1203 «О порядке выдачи органами внутренних дел Российской Федерации заключения о возможности (заключения о невозможности) допуска лиц к выполнению работ, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности» [10].

В 2016 году ОВДТ проверено свыше 46 тысяч лиц, претендующих на выполнение указанных работ, в 2017 году – свыше 70 тысяч лиц. В результате вынесено в 2016 году 1099 отрицательных заключений, в 2017 году – 527².

Немаловажным фактором явилось и то, что принятие Федерального закона от 31.12.2017 № 491-ФЗ «О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации в части обеспечения авиационной безопасности» позволило высвободить силы органов внутренних дел на транспорте, задействованные ранее на досмотре, от выполнения несвойственных функций (не предусмотренных Законом о полиции) и дает возможность направить их усилия на выполнение задач по эффективному противодействию преступности и обеспечению правопорядка на объектах транспорта.

Нововведения рассматриваемого закона обусловили необходимость проведения анализа потребностей переработки нормативной базы, в том числе ведомственной, направленной на исключение нормы по участию органов внутренних дел на транспорте в обеспечении авиационной безопасности и уточнение задач и функций МВД России в рассматриваемой сфере деятельности (т.е. участия в обеспечении транспортной безопасности).

¹ Исх. ГУТ МВД России от 09.02.2018 № 14/673 «Обзор о реализации органами внутренних дел на транспорте полномочий в сфере обеспечения транспортной безопасности».

² Там же.

На основе этого анализа был разработан и согласован с заинтересованными федеральными органами власти План-график подготовки актов Президента Российской Федерации, Правительства Российской Федерации и федеральных органов исполнительной власти, необходимых для реализации норм Федерального закона от 31.12.2017 № 491-ФЗ «О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации в части обеспечения авиационной безопасности», который утвержден 26.02.2018 (№ 1536п-П4) Заместителем Председателя Правительства Российской Федерации Д.О. Рогозиным¹.

В соответствии с План-графиком по 3 актам в качестве ответственного за подготовку определен Минтранс России (совместно с ФСБ России) и по 3 – МВД России, наиболее значимые из них:

- проект указа Президента Российской Федерации «О внесении изменений в Положение о Министерстве внутренних дел Российской Федерации, утвержденное Указом Президента Российской Федерации от 21.12.2016 № 699», целью разработки которого является конкретизация полномочий МВД России в сфере транспортной безопасности и исключение положения по участию в разработке мер по обеспечению авиационной безопасности (подпункт 48 пункта 11 Положения о Министерстве внутренних дел Российской Федерации²);

- проект приказа МВД России «О внесении изменений в приказ МВД России от 30.04.2011 № 333 «О некоторых организационных вопросах и структурном построении территориальных органов МВД России», разработка которого потребовалась для создания на базе подразделений ОВДТ по досмотру подразделений полиции, на которые в том числе будут возложены функции не только по охране общественного порядка, но и взаимодействия с субъектами транспортной инфраструктуры и подразделениями транспортной безопасности, располагающимися в перевозочном и технологическом секторах ОТИ (предложение поддержано Министром внутренних дел Российской Федерации³).

Кроме этого, в целях переработки ведомственной нормативной базы МВД России в Перечне нормативных правовых актов, подлежащих разработке и (или) сопровождению в 2018 году (приложение № 1 к Плану основных организационных мероприятий МВД России на 2018 год (далее – ПООМ)⁴, была предусмотрена разработка 14 проектов приказов МВД России.

В том числе в рамках ПООМ в установленном порядке разрабатывался приказ МВД России от 28.03.2018 № 173 «О внесении изменений в приказ МВД России от 15.06.2011 № 636 «Об утверждении Типового положения о линейном отделе Министерства внутренних дел Российской Федерации на железнодорожном, водном и воздушном транспорте».

¹ Далее – План-график.

² Утверждено Указом Президента Российской Федерации от 21.12.2016 № 699.

³ От 29.03.2018 № 9633.

⁴ Утвержден Министром внутренних дел Российской Федерации генералом полиции Российской Федерации В.А. Колокольцевым 30.11.2017 № 1/2420дсп.

Данный акт разработан в связи с необходимостью исключить полномочия линооргана в обеспечении авиационной безопасности, а также закрепить полномочия по выдаче заключения о возможности (заключения о невозможности) допуска лиц к выполнению работ, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности, и участием в соответствии с законодательством в проверках, проводимых в области транспортной безопасности.

Таким образом, в настоящее время существуют различные правовые источники, регламентирующие деятельность, связанную с участием органов внутренних дел в обеспечении транспортной безопасности, которые изменяются и совершенствуются вместе с законодательством в сфере транспортной безопасности.

Библиографический список

1. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 № 60-ФЗ (ред. от 31.12.2017) // Собрание законодательства Российской Федерации. 1997. № 12. Ст. 1383.
2. Федеральный закон от 09.02.2007 №16-ФЗ «О транспортной безопасности» (ред. от 06.07.2016) // Собрание законодательства Российской Федерации. 2007. № 7. Ст. 837.
3. Федеральный закон от 07.02.2011 № 3-ФЗ (ред. от 07.03.2018) «О полиции» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2011. № 7. Ст. 900.
4. Федеральный закон от 31.12.2017 № 491-ФЗ «О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации в части обеспечения авиационной безопасности» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2018. № 1 (Часть I). Ст. 75.
5. Федеральный закон от 03.02.2014 № 15-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам обеспечения транспортной безопасности» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2014. № 6. Ст. 566.
6. Указ Президента Российской Федерации от 31.03.2010 № 403 «О создании комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2010. № 14. Ст. 1637.
7. Постановление Правительства Российской Федерации от 16.07.2016 № 678 «О требованиях по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требованиях к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств морского и речного транспорта» // Официальный интернет-портал правовой информации. – Режим доступа: <http://www.pravo.gov.ru>, 25.07.2016.
8. Постановление Правительства Российской Федерации от 26.04.2017 № 495 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств желез-

нодорожного транспорта» // Официальный интернет-портал правовой информации. – Режим доступа: <http://www.pravo.gov.ru>, 02.05.201.

9. Приказ Минтранса России от 23.07.2015 № 227 «Об утверждении Правил проведения досмотра, дополнительного досмотра, повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности» (зарегистрировано в Минюсте России 24.03.2016 № 41529) // Официальный интернет-портал правовой информации. – Режим доступа: <http://www.pravo.gov.ru>, 28.03.2016.

10. Приказ МВД России от 21.12.2015 № 1203 (ред. от 26.09.2016) «О порядке выдачи органами внутренних дел Российской Федерации заключения о возможности (заключения о невозможности) допуска лиц к выполнению работ, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности» (зарегистрировано в Минюсте России 12.02.2016 № 41084) // Официальный интернет-портал правовой информации. – Режим доступа: <http://www.pravo.gov.ru>, 17.02.2016.

11. Приказ Минтранса России от 08.02.2011 № 40 (ред. от 10.10.2013) «Об утверждении Требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств воздушного транспорта» // Российская газета. 2011. 16 марта.

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ ОРГАНОВ МВД РОССИИ НА ТРАНСПОРТЕ ПО БОРЬБЕ С НЕЗАКОННЫМ ОБОРОТОМ НАРКОТИКОВ (НА ПРИМЕРЕ УТ МВД РОССИИ ПО СЗФО)

УДК 343.98

Котарев С.Н.,

кандидат юридических наук, доцент;

Котарева О.В.,

кандидат юридических наук;

Исычко В.Ю.,

курсант 321 взвода

факультета обеспечения безопасности на транспорте

(Белгородский юридический институт МВД России имени И.Д. Путилина)

Аннотация: в статье рассматриваются особенности деятельности территориальных органов МВД России на транспорте по борьбе с незаконным оборотом наркотиков. Обращено внимание на то, что объекты транспортной инфраструктуры выступают универсальным средством для достижения главной цели наркокурьеров – перевозка и, как следствие, сбыт запрещенных веществ, причем способы противоправных действий в настоящее время имеют нетривиальный характер и постоянную динамику развития. Поэтому особую проблему

для территориальных органов МВД России на транспорте составляет постоянное совершенствование механизма преступной деятельности в сфере незаконного оборота наркотиков, что достигается путем создания новых видов наркотических веществ, совершенствования средств их сокрытия и способов перевозки, а также усиления противоправной деятельности устойчивых преступных группировок наркодельцов, которые имеют широкие межрегиональные и международные связи в незаконном распространении наркотиков. В статье отражены особенности противодействия преступлениям в сфере незаконного оборота наркотиков линейными подразделениями МВД России по СЗФО.

Ключевые слова: незаконный оборот наркотиков, территориальные органы МВД России на транспорте.

ACTIVITY OF TERRITORIAL BODIES OF THE MINISTRY OF INTERNAL AFFAIRS OF RUSSIA ON TRANSPORT ON FIGHT AGAINST DRUG TRAFFICKING (ON THE EXAMPLE OF UT OF THE MINISTRY OF INTERNAL AFFAIRS OF RUSSIA)

Kotarev S.N.,

candidate of jurisprudence sciences, associate professor;

Kotareva O.V.,

candidate of jurisprudence sciences;

Isychko V.Ju.

cadet 321 platoon

of the faculty of transport security

(Putilin Belgorod Law Institute of Ministry of the Interior of Russia)

Abstract: the article discusses the features of the activities of the territorial bodies of the Ministry of Internal Affairs of Russia in transport to combat illicit drug trafficking. Attention is drawn to the fact that transport infrastructure facilities are a universal means for achieving the main goal of drug couriers - transportation and, as a result, the sale of prohibited substances, and the methods of illegal actions now have a non-trivial nature and constant development dynamics. Therefore, a special problem for the territorial bodies of the Ministry of Internal Affairs of Russia for transport is the continuous improvement of the mechanism of criminal activity in the sphere of illicit drug trafficking, which is achieved by creating new types of narcotic substances, improving their means of hiding and means of transportation, as well as strengthening the illegal activities of stable criminal groups of drug dealers, who have extensive interregional and international links in the illicit drug trafficking. The article reflects the peculiarities of countering crimes in the sphere of illicit drug trafficking by linear divisions of the Russian Interior Ministry in the North-West Federal District.

Key words: drug trafficking, territorial bodies of the Ministry of Interior of Russia in transport.

В современном мире и, в частности, в Российской Федерации проблема распространения наркотиков и их транзита приобрела глобальные масштабы. На заседаниях Совета Безопасности ООН вопросы борьбы с распространением наркотиков обсуждаются наравне с проблемами борьбы с международным терроризмом и оружием массового уничтожения. Одним из главных факторов, объясняющих данную ситуацию в России, является ее географическое положение.

Население городов Российской Федерации, граничащих с республиками Казахстан, Таджикистан, невольно становится «первой» жертвой наркотрафика, так как именно здесь начинается путь наркотиков вглубь страны и затем в Европу. Помимо этого, наркоситуацию усугубляет и наличие собственной растительной сырьевой базы для производства наркотиков, а именно широкомасштабное произрастание конопли. Так, в Южном, Северо-Кавказском, Сибирском и Дальневосточном федеральных округах конопля растет на территории около 1 млн га. Также стоит отметить, что наркотики распространяются не только из Центральной Азии в Европу, но и наоборот. Формирование новых путей наркотрафика происходит вследствие того, что Европейские страны становятся центром производства и потребления синтетических наркотиков, которые поставляются в Северную и Южную Америку, в Центральную Азию и в нашу страну. Так как Россия является транзитной страной, то на ее территории остается часть наркотиков.

Если еще несколько лет назад основное внимание в международном противодействии наркоугрозе уделялось на трафик из Афганистана, то сейчас не менее серьезной угрозой для России стал рост потребления синтетических наркотиков, поступающих с запада. Транспортировка опия в Россию осуществляется, в основном, из стран «Золотого полумесяца», где он преимущественно и производится. Большая часть героина, ввозимого на территорию России, также ввозится в первую очередь из Пакистана и Афганистана. По данным ООН Российская Федерация является одним из самых больших героиновых рынков, она потребляет более 20% героиновой продукции из Афганистана, но при этом перехватывает весьма скудные 4-6% от всего потока, достигающего ее территории¹.

Такие опиаты, как маковая соломка и ацетилованный опий, в основном поступают из Украины, Литвы и Белоруссии. Через Западные и Северо-Западные регионы России из Нидерландов, Польши и Германии в нашу страну ввозятся синтетические наркотики: амфетамин, метамфетамин, экстази и ЛСД.

Исходя из вышесказанного, Северо-Западный Федеральный округ ввиду своего географического местоположения является одним из основных транзитных регионов, через которые осуществляется ввоз наркотических средств и психотропных веществ на территорию России. С запада Ленинградская область граничит с Эстонией, на севере с Финляндией, на юге с Псковской областью. «Северная столица» является крупнейшим транспортным узлом в СЗФО

¹ Конвенция ООН о борьбе против незаконного оборота наркотических средств и психотропных веществ от 19.12.1988 г.

– 4 порта, 1 аэропорт, 4 ж/д вокзала. В связи с мировой ситуацией в сфере наркотрафика Ссанакт-Петербург и Ленинградская область являются местами ввоза в СЗФО и ЦФО наркотических средств (гашиш) и психотропных веществ (амфетамин). Однако Россия, будучи одновременно транзитной страной, поставщиком и потребителем наркотиков, объективно заинтересована в международном комплексном противодействии наркобизнесу [1].

В систему УТ МВД России по СЗФО входит Управление по контролю за оборотом наркотиков. В состав Управления входят 4 линейных управления и 17 линейных отделов. По данным ведомства в 2016 году Санкт-Петербург занимал первую строчку в списке регионов России с наибольшей долей преступлений, связанных с незаконным оборотом наркотических средств и сильнодействующих веществ, в общей структуре преступности. В Докладе «Состояние преступности в России за январь-май 2016 года» в Санкт-Петербурге 24,7% от всех выявленных с начала года преступлений были тем или иным образом связаны с наркотиками, психотропными веществами или их прекурсорами. Второе место в таблице занимает республика Ингушетия (21,8%), третье за Чеченской республикой (19%). В десятку «лидеров» вошли также Магаданская область, Дагестан, Калмыкия, Югра, Рязанская и Астраханская области и Камчатский край. По итогам заседания коллегии УТ МВД России по СЗФО за 1 полугодие 2018 года, в истекшем периоде выявлено 535 преступлений, связанных с незаконным оборотом наркотических средств, психотропных веществ и сильнодействующих веществ. Из незаконного оборота изъято 100 кг 464 гр. наркотических средств, психотропных веществ и сильнодействующих веществ. На объектах транспортной инфраструктуры выявлено 36 фактов незаконного перемещения через таможенную границу Российской Федерации наркотических средств, психотропных веществ и сильнодействующих веществ¹.

Важным элементом оперативно-розыскной характеристики перевозки наркотиков железнодорожным, воздушным и водным транспортом, который связывает воедино многие элементы, является способ совершения преступления. Способ перевозки избирается преступником в зависимости от его личных качеств, вида наркотического вещества, веса, размера, расстояния, на которое перемещается груз. Подготовка преступников к перевозке наркотиков проходит посредством серьезной аналитической работы, которая включает в себя выбор маршрута перевозки; поезда и вагона; способа маскировки перед размещением их в вагоне, способа доставки наркотиков в вагон, соучастников преступления; плана действия в случае задержания при перевозке или непосредственно по прибытии в конечный пункт маршрута.

На территорию северо-западного округа наркотические средства и психотропные вещества ввозятся в основном посредством автотранспорта. Морские и воздушные пути используются в меньшей степени. В основном они используются при внутриполостной перевозке наркотиков, так как этот спо-

¹ Материалы к расширенному заседанию коллегии УТ МВД России по СЗФО по подведению итогов за 6 месяцев 2018 года. С. 2-4.

соб более безопасный, в связи с тем, что время, затраченное на перевозку, имеет важное значение для наркокурьера. Выявление и задержание перевозчиков наркотиков, использующих внутриполостной способ их сокрытия, представляет определенные сложности: во-первых, такого человека трудно визуально выделить, а, во-вторых, в случае обнаружения наркотиков все действия сотрудников правоохранительных органов могут вызвать обоснованные жалобы и претензии проверяемого пассажира. В этой связи необходимо полагаться на достоверную оперативную информацию, знания, опыт и интуицию.

Следует обращать внимание не только на внешнее поведение и физическое состояние наркокурьеров, но и на иные признаки возможной контрабанды наркотиков внутриполостным способом. К таким признакам можно отнести:

- маршрут следования пассажира из регионов, где традиционно производятся наркотики;
- несоответствие внешнего облика пассажира ориентировочной стоимости перевозимого им багажа;
- невразумительные объяснения пассажиром целей и мотивов своей поездки, особенности его поведения во время ответов на вопросы.

Это далеко не все признаки. Они свойственны практически всем категориям наркокурьеров, включая тех, которые используют внутриполостные сокрытия.

Например, в таджикском поселке Новобод будущие наркокурьеры проглотили приготовленные капсулы с героином, чей общий вес превысил полтора килограмма. Для прикрытия Р. потребовала от Б. (самой младшей из подсудимых), чтобы та взяла с собой двухлетнего сына. В подошве обуви ребенка мать собственноручно устроила тайники, в которых спрятала 2 пакетика с героином. Зашив обувь, она замазала стежки кремом, надеясь, что их не заметят. Однако в зале прилета международного терминала аэропорта Толмачево сотрудники таможни обратили внимание на нервозность державшихся вместе трех женщин с ребенком. При оформлении они пояснили, что следуют в Красноярск. Пассажиры практически не имели при себе багажа, что также настораживало. При досмотре был обнаружен тайник в ботинках мальчика. Затем таджички стали жаловаться на ухудшающееся самочувствие и сознались, что привезли в желудках крупную партию наркотиков.

Обеспечить сохранность наркотиков и избежать контакта со средой организма человека помогают специальные небольшие контейнеры, которые должны отвечать следующим требованиям:

- быть герметичными, надежно изолировать наркотик, не допуская его попадания в организм перевозчика;
- обладать высокой прочностью материала, стойкостью к механическим (трение и давление), а также химическим воздействиям (в условиях агрессивной среды желудочно-кишечного тракта) в течение продолжительного времени;
- быть рентгенопрозрачными, т.е. не давать контрастного и четкого изображения на экране рентгеноаппарата.

К примеру, при перевозке наркотиков на железнодорожном транспорте, они покупают билеты на поезд не там, где приобрели наркотики, на других станциях, сходят с поезда до или после пункта назначения, назначают встречу с сообщниками (сбытчиками) на полустанках, нередко на подъемах и поворотах, когда поезд замедляет ход, выпрыгивают из вагона или выбрасывают наркотики на ходу поезда, а потом подбирают их.

Используя в качестве перевозчиков наркотиков посторонних граждан, преступники дают им в задаток часть обещанной платы, а сами едут в другом вагоне поезда или летят самолетом. Встречу самолета или вагона, в котором прибывает перевозчик, и получение пакета или свертка с наркотиком они поручают своим соучастникам.

Преступники пересылают наркотики к месту сбыта в почтовых посылках, бандеролях с различными продуктами или в упаковках из-под часов, сигарет и т.п., направляя их под вымышленными фамилиями своим соучастникам.

Лица, занимающиеся пересылкой и перевозкой наркотических средств и психотропных веществ, проявляют особую изобретательность: наркотиками начиняют помидоры, фрукты, орехи, их закатывают в банки с различными продуктами, помещают под маркой, наклеенной на конверте, и пр. В основном обратный адрес не указывается или указывается чужой адрес; для отправления привлекаются подставные лица, а зачастую совсем незнакомые люди. В зависимости от того, на каком транспорте осуществляется перевозка, можно выделить следующие способы сокрытия наркотических веществ и психотропных веществ:

- автотранспорт. Из республики Эстония перевозят гашиш и амфетамин в скрытых полостях автотранспорта, топливных баках; ГБЛ – в расширенных бачках, бачках омывателя автотранспорта;

- морской транспорт. Гашиш – в горюче-смазочных материалах; кокаин, как правило, – в фруктах из Латинской Америки;

- авиатранспорт. Как правило, кокаин перевозят в незначительных объемах в растворенном виде либо в виде пропитки для одежды, редко в чистом виде;

- отдельным видом можно выделить международные почтовые отправления. Как правило, это ЛСД (марки) в виде печатной продукции.

Железнодорожный транспорт (далее – ж/д) в пределах СЗФО (Санкт-Петербург и Ленинградская область) практически не используется для ввоза на территорию РФ наркотических средств (далее – н/с) и психотропных веществ (далее – п/в), а также для их транспортировки по территории России. Данные сведения актуальны только для крупных и особо крупных размеров н/с и п/в, однако не стоит исключать случайные перевозки мелкооптовыми и розничными сбытчиками, также рядовыми наркопотребителями [2].

Исходя из практики, все вышеуказанные виды транспортировки наркотиков практически не поддаются выявлению техническими средствами, а также с помощью служебной розыскной собаки. В связи с этим единственным

путем выявления данных каналов поставки является своевременное получение упреждающей оперативной информации.

Одним из основных факторов, влияющих на оперативную обстановку в сфере незаконного оборота наркотиков является уход наркосбытчиков от принципа контактного сбыта и практически полный переход на бесконтактный сбыт (закладки) с использованием современных коммуникационных технологий. Несмотря на отказ от ж/д транспорта (в части использования его для транспортировки н/с и п/в) широко используют объекты инфраструктуры ж/д транспорта для осуществления бесконтактного сбыта.

Исходя из практики, основными местами закладок н/с и п/в на объектах ж/д транспорта являются:

- наклонные пандусы пассажирских платформ (на магните с обратной стороны пандуса напротив определенной ступени);
- урны на ж/д платформах (на магните со стороны дна урны, на боковых поверхностях урны);
- в основаниях фонарей на ж/д платформах (на магните);
- у оснований ж/д светофоров, семафоров, релейных шкафов (на магните).

В последнее время наиболее часто для транспортировки наркотиков преступники используют те категории лиц, которые меньше всего могут вызывать к себе подозрение, как правило, это молодые пары или одинокие, ничем не приметные люди, как исключение могут быть несовершеннолетние в возрасте от 14 до 16 лет, пожилые люди, лица с явными признаками инвалидности, беременные женщины, женщина с детьми.

Вместе с тем самым эффективным способом противодействия является отработка информации, полученной от агентурного аппарата сотрудников оперативных подразделений.

Примером удачного использования полученной оперативно-значимой информации является ликвидация преступной группы, занимавшейся сбытом н/с и п/в на одной из ж/д станций Ленинградской области. Так в 2018 г. в ходе отработки информации при попытке сбыта н/с «гашиш» в крупном размере были задержаны два гражданина. При дальнейшей работе с задержанными было установлено, что ими совершено более 50 закладок н/с и п/в как на объектах транспортной инфраструктуры, так и в жилом массиве города. В результате проведенных следственных действий было изъято более 150 закладок различной массы, содержащих н/с и п/в. В результате из незаконного оборота изъято более 170 грамм н/с «а-рвр», 470 грамм н/с «гашиш», более 75 грамм п/в «амфетамин». В отношении злоумышленников возбуждено 3 уголовных дела по ч. 3 ст. 30, ч. 4 п. г) ст. 228.1 УК РФ, задержанным избрана мера пресечения в виде содержания под стражей.

В этой связи Россия, будучи одновременно транзитной страной, поставщиком и потребителем наркотиков, объективно заинтересована в международном комплексном противодействии наркобизнесу.

Для пресечения наркотрафика в Российской Федерации требуется согласованный межгосударственный подход к обеспечению надежного заслона

и пересечению границ государств, находящихся в пограничной зоне с государствами-производителями наркотических средств и психотропных веществ, их транспортировке по территории субъектов Российской Федерации, и далее – в европейские страны.

Полагаю, что изменение сложной сложившейся ситуации в России зависит от успешной реализации следующих мер:

1) усиление контроля за реализацией государственных программ профилактики наркомании и выработка стимулов деятельности лиц, вовлеченных в реализацию этих программ;

2) усиление (взаимодействие) пограничного и таможенного контроля, направленного на выявление и пресечения каналов наркотрафика;

3) совершенствование форм и методов сотрудничества правоохранительных органов различных государств, осуществляющих борьбу с незаконным оборотом наркотиков;

4) глобализация научных разработок в сфере борьбы с наркотрафиком, к числу которых могут относиться сотрудничество с Интерполом и международными организациями);

– обобщение криминалистического опыта зарубежных стран в борьбе с наркотрафиком и на этой базе подготовка и издание системных справочных материалов о внутреннем законодательстве стран СНГ и дальнего зарубежья (США, Латинской Америки, Афганистана, Ирана, Пакистана и др.), регламентирующем различные вопросы деятельности по пресечению незаконного оборота наркотических средств и психотропных веществ;

– выработка предложений по совершенствованию уголовного, уголовно-процессуального, оперативно-разыскного законодательства Российской Федерации, определяющего противодействие организованной преступности в сфере незаконного оборота наркотических средств и психотропных веществ;

– разработка рекомендаций по формированию доказательственной базы по делам о межгосударственных и транснациональных наркопреступлениях и определение, с учетом международных стандартов, научных критериев оценки результатов их расследования.

Библиографический список

1. *Пупцева А.В.* Актуальные проблемы противодействия незаконному распространению наркотиков в современных условиях // *Современные проблемы науки и образования.* 2013. № 6. С. 28.

2. *Ермаков Ю.М., Исаков С.А., Симоненко А.В.* Наркомания и незаконный оборот наркотиков: учебное пособие. – Москва, 2015.

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНЫХ УСЛОВИЙ ДВИЖЕНИЯ

УДК 656.1

Макацария Д.Ю.,

кандидат технических наук, доцент;

Подлужный А.А.,

курсант 1 курса факультета милиции

(Могилевский институт МВД Республики Беларусь)

Аннотация: в статье рассматриваются причины и условия, влияющие на безопасность дорожного движения. Приводится анализ видов дорожно-транспортных происшествий, а также основные направления снижения последствий и обеспечения безопасности участников дорожного движения.

Ключевые слова: автомобиль, аварийность, безопасность, водитель, пешеход, права, условия движения.

LEGAL REGULATION OF PROVIDING SAFE TRAFFIC CONDITIONS

Makatsaryia D.Yu.,

candidate of technical sciences, associate professor;

Podluzhny A.A.,

cadet of 1 course of faculty of militia

(Mogilev institute Ministries of Internal Affairs of Republic of Belarus)

Abstract: in article the reasons and conditions influencing traffic safety are considered. The analysis of types of the road accidents and also the main directions of decrease in effects and safety of participants of traffic is provided.

Key words: car, accident rate, safety, driver, pedestrian, rights, traffic conditions.

В соответствии с Правилами дорожного движения Республики Беларусь (ПДД) каждый из участников дорожного движения имеет право на обеспечение безопасности в процессе дорожного движения, а также создание эффективных условий передвижения. Движение по автомобильной дороге всегда представляло опасность, связанную с риском пострадать в дорожно-транспортном происшествии (ДТП). Поэтому постоянно совершенствуются меры по созданию благоприятных условий движения и повышению безопасности на автомобильных дорогах. Современная организация дорожного движения направлена в первую очередь на уменьшение количества ДТП и привитие водителям и пешеходам культуры поведения в процессе движения по проезжей части дороги.

Основными причинами и условиями, влияющими на безопасность дорожного движения на дорогах Республики Беларусь, являются нарушения,

допускаемые водителями при проезде пешеходных переходов, превышение допустимого скоростного режима при движении транспортных средств по автомобильным дорогам, а также нарушение последовательности движения при пересечении перекрестков.

Ежедневно регистрируются ДТП, в которых гибнут и получают травмы участники дорожного движения. Высокое количество фактов ДТП свидетельствует о том, что применяемые меры не в состоянии полностью решить проблему дорожной аварийности, и необходимо искать новые пути выхода из сложившейся ситуации, что является научной проблемой. Представляется, что исследование причин и условий, способствующих обеспечению прав пешеходов и водителей на безопасные условия движения, позволит выявить и устранить факторы, препятствующие соблюдению данных прав, что в конечном итоге приведет к снижению количества ДТП и позволит сократить человеческие жертвы.

Анализ зарегистрированных на территории Республики Беларусь ДТП показал, что основными причинами и условиями возникновения дорожной аварийности являются нарушения, допускаемые водителями при проезде пешеходных переходов, превышение допустимого скоростного режима при движении транспортных средств по автомобильным дорогам, а также нарушение последовательности движения при пересечении перекрестков.

В соответствии с Главой 4 ПДД любой пешеход и водитель имеет право передвигаться по дорогам только при условии строгого соблюдения требований ПДД. Следовательно, право пересекать проезжую часть дороги участники дорожного движения могут только при соблюдении условий безопасности. При движении по нерегулируемому пешеходному переходу или на разрешающий сигнал пешеходного светофора пешеход имеет право на первоочередное движение по отношению к автомобилям и мотоциклам.

В свою очередь пешеход должен уважать права водителей, а также соблюдать требования ПДД, направленные на обеспечение этих прав. В большинстве случаев возникновения ДТП виновным является водитель, однако в случае грубого нарушения требований ПДД пешеход может не только пострадать в процессе наезда транспортного средства, но еще и остаться виновным в случившемся.

Безопасные скоростные режимы движения транспортных средств по автомобильным дорогам определены в Главе 11 ПДД. В процессе управления автомобилем благоразумие и расчетливость должны быть на первом месте. Автомобиль нельзя остановить мгновенно. Расстояние, которое проходит транспортное средство в процессе торможения, образует остановочный путь. Его длина зависит от многих факторов, но главным образом от скорости движения. В связи с этим главной обязанностью водителя является соблюдение установленного скоростного режима, а при изменении дорожных и погодных условий – своевременное снижение скорости до ее безопасного значения [1, с. 87].

Без надлежащего контроля по соблюдению требований ПДД невозможно осуществлять обеспечение прав участников дорожного движения. При наличии

на участках автомобильных дорог автоматизированных систем фотофиксации нарушения требований ПДД или сотрудников Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел Республики Беларусь (ГАИ), несущих службу по обеспечению безопасности дорожного движения, водитель меняет свое психологическое отношение к движению, становится более внимательным и аккуратным в процессе управления автомобилем [2, с. 323].

В настоящее время информационные технологии прочно вошли во все сферы человеческой жизнедеятельности, включая сферу дорожного движения. Автоматизированная система фиксации нарушений требований ПДД в автоматическом режиме уже апробирована и показала свою эффективность. Однако нельзя допускать привычки участников дорожного движения к автоматическому контролю, т.к. привыкнув к постоянной дислокации стационарных датчиков контроля скорости, водитель перестает должным образом реагировать на них и может допускать нарушения других требований ПДД, которые они не фиксируют. При этом возрастает роль сотрудников ГАИ, которые в процессе несения службы способны выявлять весь перечень нарушений требований ПДД [3, с. 130].

Несмотря на отражение в ПДД прав и обязанностей участников дорожного движения, направленных на создание безопасных условий дорожного движения, их надлежащее обеспечение остается актуальной проблемой. Подтверждением этому являются ежегодно происходящие тысячи ДТП, в которых погибают и получают травмы пешеходы и водители.

Библиографический список

1. Макацария Д.Ю., Ковалевич А.Н. Основные направления обеспечения безопасности транспортных перевозок с учетом выбора скорости движения / Актуальные вопросы деятельности линейных подразделений территориальных органов МВД России на транспорте: сборник материалов международной научно-практической конференции. Вып. 3. – Белгород: Белгородский юридический институт МВД России имени И.Д. Путилина, 2017. С. 86-91.

2. Макацария Д.Ю., Барауля М.М., Ковалевич А.Н. Психологическое отношение водителя к организации контроля за соблюдением правил дорожного движения / Актуальные вопросы права, образования и психологии: сборник научных трудов. – Могилев: Могилевский институт МВД, 2016. С. 322-327.

3. Ковалевич А.Н., Макацария Д.Ю. Проблемы обеспечения контроля за соблюдением скоростного режима движения на дорогах / Проблемы совершенствования законодательства на современном этапе: материалы международной конференции курсантов, слушателей и студентов. – Белгород: Белгородский юридический институт МВД России имени И.Д. Путилина, 2016. С. 129-131.

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПРЕИМУЩЕСТВА НА ПЕРЕКРЕСТКАХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ

УДК 656.1

Макацария Д.Ю.,

кандидат технических наук, доцент;

Скворцов Е.Ю.,

курсант 3 курса факультета милиции

(Могилевский институт МВД Республики Беларусь)

Аннотация: в статье рассматриваются условия преимущественного движения транспортных средств при пересечении перекрестка. Особое внимание уделяется конфликтам, возникающим при непредоставлении преимущества участникам дорожного движения в различных ситуациях.

Ключевые слова: автомобиль, аварийность, безопасность, перекресток, преимущество, транспортная перевозка, условия движения.

LEGAL REGULATION OF ENSURING ADVANTAGE AT INTERSECTIONS OF HIGHWAYS

Makatsaryia D.Yu.,

candidate of technical sciences, associate professor;

Skvortsov E.Yu.,

cadet 3 courses of faculty of militia

(Mogilev institute Ministries of Internal Affairs of Republic of Belarus)

Abstract: in article conditions of the preferential movement of vehicles when crossing the intersection are considered. Special attention is paid to the conflicts arising by not providing advantage to participants of traffic in different situations.

Key words: car, accident rate, safety, intersection, advantage, transport transportation, traffic conditions.

В настоящее время перекрестки остаются одними из наиболее аварийно опасных участков автомобильных дорог. Ежедневная регистрация дорожно-транспортных происшествий (ДТП), произошедших на пересечениях дорог, свидетельствует о том, что применяемые меры не позволили до настоящего времени устранить аварийность на перекрестках, что является научной проблемой. Между участниками дорожного движения возникает недопонимание при необходимости обеспечивать преимущество, что приводит к возникновению конфликтов в дорожном движении. Представляется, что анализ причин и условий, способствующих обеспечению преимущества при проезде перекре-

стков, позволит устранить конфликты между участниками дорожного движения, что в конечном итоге повлияет на снижение числа ДТП на перекрестках.

Движение автомобилей и пешеходов через перекресток всегда сопровождалось возникновением конфликтов различного рода. Это связано в первую очередь с тем фактом, что беспрепятственный встречный разъезд возможен лишь в тех случаях, когда траектории движения транспортных средств и пешеходов не пересекаются друг с другом. Однако на перекрестке возникает пересечение, примыкание или разветвление движущихся потоков из различных направлений, поэтому здесь необходим особый механизм определения приоритета в движении и выделения участников дорожного движения, пользующихся преимуществом.

Несмотря на последовательное снижение уровня социального риска нахождения в ДТП перекресток остается тем местом, где ежегодно совершаются сотни происшествий, в которых гибнут и получают ущерб участники дорожного движения. В прошлом году на перекрестках автомобильных дорог, проходящих через территорию Республики Беларусь, было зарегистрировано 393 ДТП. С учетом постоянно возрастающего уровня автомобилизации необходимо усиливать работу по профилактике и предотвращению ДТП, возникающих на перекрестках [1, с. 294].

Для реализации поставленной задачи укрепления безопасности дорожного движения за счет снижения уровня дорожной аварийности на перекрестках необходимо произвести комплексный анализ причин и условий их возникновения на перекрестках различных типов и конструкций. В сфере организации дорожного движения выделяют перекрестки следующих типов:

- перекрестки равнозначных дорог,
- обозначенные перекрестки,
- регулируемые перекрестки.

Созданию комфортных условий движения на автомобильных дорогах нашей страны отводится большая роль, особенно на перекрестках.

Для реализации задачи укрепления безопасности дорожного движения и снижения уровня дорожной аварийности на перекрестках необходимо произвести комплексный анализ причин и условий их возникновения. При этом необходимо учитывать особенности эксплуатирующихся перекрестков.

В соответствии с требованиями Правил дорожного движения Республики Беларусь (ПДД) все его участники имеют право на обеспечение эффективных и безопасных условий при организации дорожного движения. Одним из способов реализации данного права является предоставление приоритета при проезде перекрестков [2, с. 92].

Основной причиной возникновения ДТП на перекрестках равнозначных дорог является несоблюдение последовательности проезда. В ПДД определена очередность движения транспортных средств и пешеходов, позволяющая избежать возникновения ДТП в конфликтных точках. В ее основе лежит приоритет, который определен ПДД как право на первоочередное движение в заданном направлении.

Если путь следования транспортного средства проходит через перекресток равнозначных дорог, то п. 110 ПДД однозначно определяет, что преимуществом пользуется то транспортное средство, которое не имеет помехи справа. Таким образом, водитель автомобиля должен будет уступить дорогу другим автомобилям, приближающимся к перекрестку с правой стороны. Соблюдение данного правила весьма эффективно при приближении к перекрестку одновременно нескольких транспортных средств из различных направлений, поскольку всегда найдется один автомобиль, у которого отсутствует помеха справа и, следовательно, он проедет первым. Однако в данном случае существенным недостатком будет являться постоянная смена направления преимущественного движения, что существенно тормозит поток транспортных средств и приводит к снижению интенсивности движения, а, следовательно, уменьшает пропускную способность перекрестка. Поэтому предоставление преимущества движения транспортных средств через перекресток по правилу помехи справа может быть применимо лишь к небольшим перекресткам с низкой интенсивностью движения.

На перекрестках с высокой интенсивностью движения распространены конфликты типа автотранспорт-автотранспорт, автотранспорт-пешеход, автотранспорт-велосипедист, которые можно разрешить посредством использования технических средств организации дорожного движения [3, с. 132].

Последовательность проезда перекрестка могут устанавливать знаки приоритета. При этом перекресток становится обозначенным, а преимущества при движении имеют те транспортные средства, которые находятся на главной дороге. Уступить дорогу обязаны автомобили, движущиеся по второстепенной дороге. Право приоритета в данном случае определено однозначно.

Обеспечение преимущества при проезде перекрестков является важным этапом организации дорожного движения, позволяющим разделить транспортные и пешеходные потоки во времени, а, следовательно, снизить уровень аварийности.

Библиографический список

1. Макацария Д.Ю., Барауля М.М., Ковалевич А.Н. Оценка социального риска нахождения в дорожно-транспортном происшествии и снижение дорожной аварийности / Предупреждение и ликвидация чрезвычайных ситуаций: противодействие современным вызовам и угрозам: сборник научных трудов международной научно-практической конференции. – Минск: УГЗ, 2017. С. 293-296.

2. Макацария Д.Ю., Скворцов Е.Ю. Основные направления обеспечения безопасности транспортных перевозок при проезде перекрестков / Актуальные вопросы деятельности линейных подразделений территориальных органов МВД России на транспорте: сборник материалов международной научно-практической конференции. Вып. 3. – Белгород: Белгородский юридический институт МВД России имени И.Д. Путилина, 2017. С. 91-94.

З. Озем Д.И., Макацария Д.Ю. Проблемы обеспечения безопасности дорожного движения в зимних условиях / Проблемы совершенствования законодательства на современном этапе: материалы международной конференции курсантов, слушателей и студентов. – Белгород: Белгородский юридический институт МВД России имени И.Д. Путилина, 2016. С. 131-133.

ТАКТИКА ДЕЙСТВИЙ СОТРУДНИКОВ ПОЛИЦИИ ПРИ УГРОЗЕ ВОЗНИКНОВЕНИЯ ВЗРЫВА

УДК 351.74

Меняйло Д.В.,

кандидат юридических наук, доцент;

Шинкарев В.Д.,

заместитель командира взвода

факультета правоохранительной деятельности

(Белгородский юридический институт МВД России имени И.Д. Путилина)

Аннотация: в статье рассматривается тактика действий сотрудников полиции при получении информации о готовящемся террористическом акте – взрыве, а также при обнаружении сотрудником полиции самодельного взрывного устройства.

Ключевые слова: взрыв, террористический акт, самодельное взрывное устройство, тактика действий сотрудника полиции.

TACTICS OF ACTION OF POLICE EMPLOYEES IN DANGER OF EXPLOSION

Menyaylo D.V.,

candidate of jurisprudence sciences, associate professor;

Shinkarev V.D.,

deputy platoon commander in law enforcement

(Putilin Belgorod Law Institute of Ministry of the Interior of Russia)

Abstract: the article discusses the tactics of police officers in obtaining information about the impending terrorist act - an explosion, as well as when an improvised explosive device is detected by a police officer.

Key words: explosion, act of terrorism, improvised explosive device, tactics of actions of a police officer.

На сегодняшний день волна террористических актов захлестнула весь мир. Угроза совершения теракта остается актуальной и в современной России. В первую очередь это связано с террористическими организациями, ко-

торые ведут экстремистскую деятельность по отношению ко всем государствам. Такие организации пытаются путем совершения террористических актов оказать воздействие на принятие политических решений.

Террористические акты бывают следующих видов:

- диверсия (взрыв, распыление отравляющих веществ и так далее);
- похищение (как правило, похищению подвергаются лица, которые имеют важное значение для государства, а также те граждане, похищение которых вызовет общественный резонанс);
- покушение на убийство или непосредственно само убийство;
- хайджемпинг (захват транспортного средства: воздушное судно, железнодорожный транспорт, морское или речное судно);
- захват зданий, сооружений;
- вооруженное нападение;
- кибертерроризм [1].

В данной статье хотелось бы подробно остановиться на таком виде террористического акта, как диверсия, а именно путем совершения взрыва. В этой связи необходимо разобраться, с помощью чего может осуществиться взрыв, в каких местах чаще всего возможно осуществление взрыва, а также действия сотрудников полиции при обнаружении подозрительных предметов.

Прежде чем приступить к рассмотрению обозначенных вопросов, стоит понимать, что взрыв – это скоротечный процесс физического и химического характера, связанный с расширением продуктов взрыва, выделением энергии и сопровождающийся образованием ударной волны и повышением температуры окружающей среды в эпицентре взрыва.

Стоит отметить, что при осуществлении террористического акта путем взрыва злоумышленники, как правило, используют самодельные взрывные устройства, а также взрывоопасные взрывчатые вещества.

Самодельное взрывное устройство – это кустарно (самостоятельно) изготовленное и готовое к применению устройство, состоящее из взрывчатого вещества, в том числе изготовленное с использованием имитационных и пиротехнических средств, горючих составов, не имеющих ограничений со стороны разрешительной системы МВД и средств инициирования [2].

Самодельное взрывное устройство закладываются чаще всего в общественных местах, чтобы при осуществлении взрыва пострадало как можно больше людей. Также взрывные устройства размещаются в таких местах, где находятся как можно больше поражающих факторов. Это могут быть места, где рядом расположены бетонные колонны, вблизи огнеопасных веществ, неподалеку от мест, где находятся стеклянные предметы (окна, витрины и так далее). Стоит отметить, что самодельное взрывное устройство оставляется в таких местах, где его сложно будет обнаружить.

Также взрывные устройства могут быть заложены на транспортных путях сообщения (например на железнодорожных путях), вблизи газопроводов, неподалеку от электрических подстанций.

Особо распространенными местами закладки взрывных устройств являются:

- торговые центры;
- железнодорожные вокзалы;
- автовокзалы;
- аэропорты;
- автобусы, троллейбусы.

Переходя к рассмотрению вопроса о тактике действий сотрудников полиции при угрозе возникновения взрыва, стоит обратить внимание на то, как было обнаружено самодельное взрывное устройство. Так сообщение об обнаружении самодельного взрывного устройства могут поступить сотруднику полиции по телефону, а также сотрудник полиции может сам лично обнаружить самодельное взрывное устройство.

При получении информации об угрозе взрыва по телефону следует руководствоваться следующими правилами:

- сохранять спокойствие;
- проявлять вежливость;
- попросить звонившего назвать фамилию, имя, отчество, мотивируя последующим вознаграждением за благородный поступок;
- быть предельно внимательным при получении информации;
- максимально точно запомнить и записать (дословно) текст разговора;
- попросить позвонившего повторить информацию;
- задать уточняющие вопросы;
- затянуть телефонные переговоры с целью определения места нахождения звонившего при наличии такой возможности;
- получить максимальную информацию (что должно произойти; где, когда, что именно; причины террористического акта, есть ли требования; будет ли звонивший выходить на связь еще и каким образом; откуда сделан звонок);
- принимающий информацию по телефону должен обращать внимание на сопровождающие разговор звуки (шум улицы, музыка, разговоры на заднем плане, в том числе и на иностранном языке), не является ли голос искаженным (измененным), произношение и манеру речи, слова-паразиты;
- зафиксировать время начала и окончания телефонного разговора;
- немедленно сообщить полученную информацию дежурному территориального органа, либо непосредственному руководителю;
- при определении местонахождения звонившего предпринять меры по его блокированию.

Стоит обратить внимание на то, что в большинстве случаев поступающие сообщения о взрыве являются ложными, но к ним стоит относиться с особой серьезностью, ведь оставленное без внимания такое сообщение может привести к трагическим последствиям.

Так, при поступлении сообщения подобного рода необходимо как можно быстрее информировать для выезда к месту происшествия службу МЧС, скорой помощи, муниципальные службы, направить рядом находящиеся на-

ряды полиции, следственно-оперативную группу. Стоит отметить, что незамедлительно уведомляется начальник территориального органа МВД России, а после проверки информации и дежурные части ФСБ России и Росгвардии, прокуратура.

Алгоритм действий сотрудника полиции при обнаружении самодельного взрывного устройства лично зависит от сложившейся ситуации.

В первую очередь, при обнаружении предмета, похожего на взрывное устройство, следует ограничить доступ посторонних лиц к предмету. Визуально более внимательно изучить предмет. При учащении звуковых эффектов (тиканье часов, щелчки) или световой индикации немедленно приступить к эвакуации людей на безопасное расстояние. В иных случаях сообщаем в дежурную часть территориального органа МВД России по средствам использования стационарных устройств прямой связи с полицией, стационарных телефонов, посыльного. Сотовый телефон и радиостанцию вблизи взрывного устройства использовать запрещается. Лица, остающиеся рядом с обнаруженным предметом, должны отключить сотовый телефон, радиостанцию, огородить опасную находку (обозначить опасную зону четкими указателями, предупреждающими об опасности), находиться за укрытием. Рекомендуются в нескольких метрах от находки огородить ее мешками с песком, грунтом, строительными смесями, резиновыми покрышками, пластиковыми бутылками с водой. Цель – принять на себя первый удар и поглощение поражающих элементов. Ни в коем случае нельзя накладывать на взрывное устройство тяжелые предметы, используемые для ограждения, так как это может привести к срабатыванию устройства.

Террористы часто камуфлируют самодельные взрывные устройства, размещая их в спортивных сумках, чемоданах, бытовых электроприборах, ноутбуках и так далее. Вызвать подозрение могут вещи, предметы, которые были случайно забыты в общественных местах, что чаще всего и происходит. Но большую угрозу представляют именно те, которые в действительности являются самодельными взрывными устройствами. Их можно определить как таковые по мигающим световым индикаторам, по тиканью часов, по постороннему химическому запаху, по торчащим в неположенных местах проводам. Демаскирующими взрывное устройство могут быть: батарейки, аккумуляторы, часы; натянутая веревка, проволока, шнур, шпагат; пустоты в стенах; следы ремонтных работ на полу и стенах; участки с нарушенной окраской, поверхность которых отличается от основного фона; выделяющиеся участки свежевырытой или засохшей земли.

Категорически запрещается близко подходить, прикасаться к найденному предмету, перемещать или вскрывать его как вручную, так и с помощью инструментов. В непосредственной близости от него курить, использовать зажигалку. Запрещается перемещать в непосредственной близости металлические предметы, брать в руки сам предмет или перемещать его [3]. Не допускайте вибрацию конструкций здания, где находится подозрительный предмет.

Некоторые самодельные взрывные устройства могут быть активированы именно благодаря вибрации, например, создаваемой при эвакуации людей.

Действия сотрудника полиции должны быть продуманными и без паники. Своим примером и уверенностью сотрудник полиции должен подавать пример и остальным находящимся неподалеку гражданам. Необходимо эвакуировать граждан на безопасное расстояние с учетом возможного образования дополнительного поражающего поля в виде битого стекла, бетона и т.д. В зависимости от мощности найденного взрывного устройства, безопасное расстояние может быть от 50-70 метров до 1500-2000 метров. В отличие от эвакуации людей на открытом пространстве, эвакуация из помещений, зданий и сооружений, содержащих самодельное взрывное устройство, проводится несколько сложнее. Для ее проведения, на примере торгового центра, следует привлечь (если есть такая возможность) администрацию и работников охранного предприятия центра, которые хорошо ориентируются в здании, знают места нахождения запасных выходов. Массовая эвакуация не должна проводиться вблизи закладки с самодельным взрывным устройством, в том числе, в связи с возможной вибрацией и риском использования сотовой связи. Необходимо учитывать эти факторы и при принятии решения об использовании или неиспользовании лифта в здании. Запасные выходы непосредственно перед выводом людей должны быть проверены на безопасность. Не исключено, что места таких запасных выходов террористы могут дополнительно заминировать, например, используя растяжки. Учитывая архитектуру торговых центров, вокзалов и других зданий общественного назначения, следует заметить, что они строятся зачастую с использованием большого количества стеклянных дверей, витрин, стеклопакетов, которые в свою очередь при взрыве могут создавать дополнительные осколочные поля. С целью уменьшения этого негативного воздействия целесообразно максимально распахнуть стеклянные окна и двери.

Эвакуация должна проводиться достаточно быстро и без паники, не допуская давки в толпе. Лица, организующие эвакуацию собственными действиями, должны подавать пример невозмутимости и решительности. Паникеров следует отделить от граждан, организовав оказание им психологической, а возможно и медицинской помощи.

Сотрудники полиции организуют оцепление опасной зоны с учетом предполагаемой мощности взрыва и дополнительных разрушений от взрыва. После прибытия на место находки взрывного устройства следственно-оперативной группы и саперной группы обеспечить охрану территории и способствовать их нормальной работе, в том числе по обезвреживанию взрывного устройства. Действовать по указанию специалистов.

Перед началом работ саперной группы по обезвреживанию обнаруженного взрывоопасного предмета старший наряда полиции обязан тщательно проверить территорию опасной зоны и, убедившись в отсутствии людей и животных, доложить об этом ответственному за производство саперных работ. К мерам предосторожности относят также обязательность отключения систем водоснабжения, электроснабжения, тепло- и газоснабжения, так как в

случае взрыва существует вероятность затопления подвальных помещений, повреждения проводок электросети, возникновения пожаров и других чрезвычайных ситуаций [4, с. 34].

В последующем сотрудник полиции письменно в форме рапорта докладывает руководству о произошедшем и предпринятых мерах и действиях.

В практике деятельности органов внутренних дел нередки случаи, когда о готовящемся взрыве никто никого не предупреждает, и сотрудники полиции появляются на месте только после того, как сам взрыв уже произошел. Либо информация о взрыве появляется в сети Интернет уже после его осуществления. В этом случае следует помнить, что на участке могут оставаться другие взрывные устройства [5, с. 134]. В связи с этим, свою актуальность сохраняют опечение и поиск закладки самодельного взрывного устройства в иных прилегающих местах.

В заключение хотелось бы сказать о том, что при несении службы сотрудники полиции должны обращать внимание на подозрительные предметы, оставленные без присмотра, а также незамедлительно реагировать на телефонные сообщения об обнаруженных гражданами подозрительных предметах. Ведь от оперативности принимаемых решений, а также правильности действий сотрудников правоохранительных органов могут зависеть человеческие жизни.

Библиографический список

1. Виды террористических актов. – Режим доступа: <https://studfiles.net/preview/1790971/>
2. Самодельное взрывное устройство. – Режим доступа: https://ru.wikipedia.org/wiki/Самодельное_взрывное_устройство
3. Тактика действий сотрудников ОВД при угрозе взрыва. – Режим доступа: https://studopedia.su/8_39517_deystviya-sotrudnikov-ovd-v-sluchae-vzriva.html
4. Первоначальные действия сотрудников ОВД при обнаружении самодельных взрывных устройств: учебно-методическое пособие / авт.-сост. А.А. Каримов, М.Б. Руденко, Д.С. Морозов. – Иркутск: ФГКОУ ВО ВСИ МВД России, 2016. С. 34.
5. *Бураева Л.А.* Мировой опыт противодействия экстремизму и терроризму в глобальном информационном пространстве // Теория и практика общественного развития. 2015. № 18. С. 131-134.
6. *Гаужаева В.А.* Действия сотрудников при получении сообщений об угрозе взрыва или обнаружении взрывного устройства // Юрист Юга России и Закавказья. 2016. № 3 (15). С. 14-18.

АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ИНФОРМАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ В ОБЕСПЕЧЕНИИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

УДК 656.13

Новоселов К.Ю.,

курсант факультета подготовки сотрудников полиции и следователей;

Кирюшин И.И.

(Барнаульский юридический институт МВД России)

Аннотация: статья посвящена проблемам безопасности дорожного движения и попытке решить данный вопрос с использованием камер автоматической фиксации нарушений административного законодательства на территории Алтайского края. Рассмотрены различные системы видеоконтроля, которые представляют собой комплекс аппаратных средств, обеспечивающих наблюдение за проезжей частью в автоматическом и дистанционном режиме. Комплексы автоматической фиксации, используемые в деятельности ГИБДД по Алтайскому краю, позволяют фиксировать нарушения скоростного режима, правил остановки и стоянки транспортных средств и правил проезда регулируемых перекрестков.

Ключевые слова: правила дорожного движения, камеры автоматической фиксации, автотранспортное средство, безопасность, дорожное движение.

TOPICAL ISSUES OF THE USE OF INFORMATION TECHNOLOGY IN ENSURING ROAD SAFETY

Novoselov K.Yu.,

cadet of the faculty for training police officers and investigators;

Kiryushin I.I.

(Barnaul Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia)

Abstract: the article is devoted to the problems of road safety and an attempt to solve this issue using cameras to automatically fix violations of administrative legislation in the Altai Territory. Considered various video monitoring systems, which are a set of hardware that provides surveillance of the carriageway in the automatic and remote mode. Automatic locking systems used in the activities of the State Traffic Safety Inspectorate for the Altai Territory allow recording violations of the speed limits, rules for stopping and parking of vehicles and the rules for the passage of regulated intersections.

Key words: traffic rules, automatic locking cameras, vehicles, safety, traffic.

В Алтайском крае для обработки информации, полученной с места фиксации нарушения правил дорожного движения (далее – ПДД), создан центр автоматизированной фиксации административных правонарушений в области дорожного движения ГИБДД УМВД России по Алтайскому краю.

В настоящее время при помощи специальных технических средств, имеющих функции фото- и видеозаписи, осуществляется контроль:

- скоростного режима;
- нарушений правил остановки и стоянки транспортных средств;
- нарушений правил проезда регулируемых перекрестков (проезд на запрещающий, красный сигнал светофора; выезд за «стоп – линию» при запрещающем, красном сигнале светофора).

В настоящее время проблемам обеспечения безопасности дорожного движения в нашей стране уделяется большое внимание. Ежегодная статистика жертв автокатастроф заставляет компетентные органы принимать более действенные меры, которые должны снизить количество пострадавших. Но данная деятельность также направлена и на выполнение функции пополнения бюджета, так как за нарушение правил дорожного движения в большинстве случаев санкциями статей предусмотрен штраф, который после оплаты направляется на счет соответствующего региона. Данные средства используются для строительства и содержания дорожной системы и ее инфраструктуры. В процесс регулирования дорожного движения активно внедряются новейшие достижения информационных технологий, в частности, средства автоматической фиксации нарушений правил дорожного движения¹.

На автодорогах и городах края используются 14 стационарных и 45 мобильных комплексов автоматической фото- и видеофиксации административных правонарушений. В 2018 году планируется закупить еще 34 комплекса камер, отвечающих современным стандартам. Главное предназначение аппаратуры – уменьшить число ДТП и нарушений ПДД на дорогах. Развитие системы автоматической фиксации правонарушений в области дорожного движения оказывает существенное влияние на аварийность. Сейчас на долю таких комплексов уже приходится около 30% выявленных нарушений ПДД от общего количества, а в прошлом году их доля составляла 18%. В среднем с начала года в крае камеры видеофиксации зафиксировали более 117 тысяч нарушений.

В регионе снизилось общее количество ДТП, но выросло число погибших, в том числе по вине пьяных водителей. Сокращение личного состава не отразилось на работе краевой ГИБДД. Причем приборы уже выписывают даже большее количество штрафов, нежели сотрудники.

¹ Постановление Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 23.12.2017) «О Правилах дорожного движения» // Российские вести. 1993. № 227.

За 2017 год по результатам работы стационарных и передвижных комплексов вынесено 408 тыс. постановлений по делам об административных правонарушениях. Это на 59% больше, чем в 2016. Причем такие штрафы составляют 55% от общего количества постановлений, выписываемых всеми сотрудниками Госавтоинспекции региона. В среднем за сутки комплексами фиксируется более 3 тыс. правонарушений. Преимущественно установка и работа комплексов направлена на профилактику нарушений водителями ПДД. Приборы устанавливаются в местах концентрации дорожно-транспортных происшествий. За короткий промежуток времени удается стабилизировать дорожную обстановку. Водители становятся дисциплинированнее. Снижается количество аварий, а главное – число погибших и пострадавших в них людей. В местах установки стационарных комплексов в соответствии с ПДД размещают знаки дополнительной информации «фото- и видеофиксация». Также наносится дублирующая их дорожная разметка. Информирование водителей об автоматической фиксации правонарушений приносит ощутимый профилактический эффект и способствует снижению уровня аварийности на дорогах. Таким образом, камеры видеофиксации нарушений стали верным помощником сотрудников ГИБДД и позволяют успешно бороться с нарушениями правил дорожного движения.

Зафиксировать нарушение правил дорожного движения можно двумя способами:

- фотофиксация;
- видеофиксация.

При фиксации нарушения правил остановки или стоянки (парковки) проблем обычно не возникает. Так как автомобиль нарушителя не движется, то без проблем можно сфотографировать его с любого ракурса.

На фото или видео должны быть видны государственные регистрационные знаки (номера) автомобиля. Это необходимо для того, чтобы в ГИБДД было понятно, на кого накладывать штраф.

Инициатива «оплачивать информирующему о нарушениях ПДД из суммы штрафа нарушителя» подразумевает монетизацию сообщений о нарушении правил дорожного движения.

Так фото/видео фиксация нарушений ПДД может осуществляться с помощью мобильных устройств с фото/видеокамерой и gps/глонасс модулем для фиксации местоположения нарушения ПДД.

В рамках портала госуслуг необходимо реализовать web интерфейс, с помощью которого можно разместить фото/видео о нарушениях ПДД, также мобильное приложение госуслуги необходимо дополнить соответствующим разделом с возможностью сообщать о нарушении.

Каждому пользователю портала госуслуг открыть банковский счет в Сбербанке, для перечисления суммы вознаграждения за сообщение о штрафе.

Средства автоматической фиксации в 2016 году выявили более 83 миллионов нарушений ПДД.

Система автоматической фиксации нарушений ПДД продолжает активно развиваться, если за 2016 год по результатам работы стационарных и передвижных комплексов, работающих в автоматическом режиме, был вынесен 61 млн постановлений по делам об административных правонарушениях, то за 2017 год их количество составило более 83,2 млн, что на 36,4% больше, чем за аналогичный период времени.

В настоящее время на территории Российской Федерации насчитывается свыше 9 тысяч стационарных, 3,8 тысяч передвижных и 656 мобильных комплексов автоматической фиксации нарушений.

Функционирование на российских дорогах систем автоматической фотовидеофиксации нарушений ПДД способствует предупреждению правонарушений в области дорожной безопасности, существенно влияет на дисциплину водителей и вносит значительный вклад в сокращение количества ДТП, а также числа погибших и пострадавших в них людей.

Библиографический список

1. *Кирюшин И.И., Иванов Н.А.* Об использовании беспилотных летательных аппаратов в МВД России // Вестник Барнаульского юридического института МВД России. 2015. № 1 (28). С. 109-112.
2. Обзор о состоянии работы по передаче на баланс субъектов Российской Федерации комплексов автоматической фиксации нарушений правил дорожного движения и мерах по повышению ее эффективности // Официальный сайт МВД России [Режим доступа]. URL: <https://мвд.рф/document/9332945>
3. *Полякова С.В.* Проблемы применения средств автоматической фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения в России // Символ науки. 2016. № 5-3.
4. Постановление Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 23.12.2017) «О Правилах дорожного движения» // Российские вести. 1993. № 227.
5. УГИБДД ГУ МВД России по Алтайскому краю. [Режим доступа]. URL: <http://www.gibdd.ru/r/22/news/>
6. <http://brl.mk.ru/articles/2018/02/26/gibdd-altayskogo-kрая-podvela-itogi-goda.html>
7. <http://www.ap22.ru/paper/Kazhdyy-vtoroy-shtraf-v-Altayskom-krae-vypisyvayut-dorozhnye-kamery.html>
8. <http://www.ap22.ru/paper/V-Altayskom-krae-uvelichat-kolichestvo-kamer-na-dorogah.html>

**К ВОПРОСУ О ПРОТИВОДЕЙСТВИИ НЕЗАКОННОЙ
ТОРГОВЛЕ В ЗОНЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ
ЖАНДАРМСКИХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПОЛИЦЕЙСКИХ
НА ТЕРРИТОРИИ КУРСКОЙ ГУБЕРНИИ
(ВТОРАЯ ПОЛОВИНА XIX – НАЧАЛО XX ВЕКА)**

УДК 93:34

Петрыкин Н.Н.

(Белгородский юридический институт МВД России имени И.Д. Путилина)

Аннотация: в статье актуализирован опыт жандармских железнодорожных полицейских по противодействию незаконной торговле в зоне их ответственности как составной части общеполицейских функций. Показан процесс возникновения стихийной торговли и ее общественная опасность. Рассмотрен механизм противодействия, который включал совместную деятельность железнодорожной и уездной полиции, санитарного надзора, железнодорожной администрации, взаимообмен информацией, административные санкции на единой нормативной правовой базе, разъяснительную работу среди пассажиров.

Ключевые слова: незаконная торговля, железная дорога, Курская губерния, жандармы, кадровая политика, взаимодействие.

**ON THE ISSUE OF COMBATING ILLEGAL TRADE
IN THE ZONE OF RESPONSIBILITY OF GENDARME RAILWAY
POLICE OFFICERS IN THE TERRITORY OF KURSK PROVINCE
(THE SECOND HALF OF THE XIX – THE BEGINNING
OF THE XX CENTURY)**

Petrykin N.N.

(Putilin Belgorod Law Institute of Ministry of the Interior of Russia)

Abstract: in the article, the experience of gendarmerie railway policemen on counteracting illegal trade in the area of their responsibility as an integral part of general police functions is actualized. The process of the emergence of spontaneous trade and its social danger is shown. The mechanism of counteraction included joint activities of the railway and county police, sanitary supervision, railway administration, information interchange, administrative sanctions on a single normative legal base, explanatory work among passengers.

Key words: illegal trade, railway, Kursk province, gendarmes, personnel policy, interaction.

Как социальное явление незаконная торговля на железнодорожных станциях возникла с момента развертывания массового транспортного строительства начиная с 60-х годов XIX века и стала традиционным видом заработка для местного населения. Противодействие незаконной торговле на железнодорожных станциях стало одним из направлений реализации общеполитических функций жандармских полицейских подразделений, на которые была возложена ответственность за обеспечение охраны общественного порядка и спокойствия. Исследователи отмечают, что «контроль над соблюдением правил розничной торговли, в необходимых случаях и закрытие буфетов по требованию разных ведомств» [1, с. 24] являлись функциями жандармских железнодорожных полицейских, направленными на охрану общественного порядка на объектах железнодорожного транспорта Российской империи.

К сожалению, такое явление, как несанкционированная торговля на объектах транспорта, не преодолено до конца и в настоящее время. Поэтому накопленный железнодорожными жандармами опыт позволит определить наиболее эффективные пути разрешения возникающих проблем или предотвратить повторение ошибок прошлого.

В фондах Государственного архива Курской области (далее – ГАКО) нами были обнаружены сведения о делах, относящихся к деятельности Курского жандармского отделения, находившегося в подчинении Московского Жандармского полицейского управления железных дорог (далее – ЖПУ ж.д.), – дело «По санитарному и ветеринарному надзору и надзору за буфетами и торговлей на станции и беспатентной торговлей виной и другими предметами»: за 1908 г., состоящее из 52 листов [2]; за 1909 г. – из 38 листов [3]; за 1910 г., – из 21 листа [4]; за 1911 г. – из 51 листа [5]; за 1912 г. – из 102 листов [6]; за 1913 г. – из 78 листов [7]; за 1914 г. – из 59 листов [8], что говорит об устойчивом внимании ЖПУ ж.д. к данной проблеме.

Масштабы стихийной торговли возле поездов росли пропорционально росту пассажиропотока на сети железных дорог Курской губернии. Незаконная торговля существовала параллельно с официально разрешенной торговлей. Данное явление можно объяснить стремлением к быстрой и легкой прибыли, уклонению от уплаты соответствующих сборов. Основная масса нелегальных торговцев была представлена гражданами, проживавшими на территории, прилегавшей к железнодорожной зоне территории. Торговали продуктами из личных хозяйств, но немало было и перекупщиков-спекулянтов, особенно среди торговавших алкоголем.

Для пассажиров несанкционированная торговля была привлекательна, в первую очередь, относительно невысокой стоимостью продукции, что могло оказаться притворной выгодой в случае причинения вреда здоровью: торговля шла с нарушением санитарно-гигиенических правил и норм, с земли, вблизи отхожих мест. Статья 115 Устава о наказаниях от 20 ноября 1864 года гласила, что за продажу продуктов питания, вредных для здоровья, был предусмотрен арест до одного месяца или штраф до 100 рублей, а продажа продуктов питания, в соответствии со статьей 116 без «надлежащей чистоты и опрятности»

влекли штраф в размере не более 15 рублей [9, с. 411]. Л.А. Тимофеев, руководивший занятиями по подготовке кадров для ЖПУ ж.д., в 1908 г. приводил следующие цифры, свидетельствовавшие об ужесточении штрафных санкций за незаконную торговлю. Так, статья 115 Устава о наказаниях предусматривала арест уже не до одного, а до трех месяцев и размер штрафа со 100 рублей вырос до 300 рублей. Штраф за продажу продуктов питания без «надлежащей чистоты и опрятности», предусмотренный статьей 116, увеличился до 50 рублей [10, с. 327]. Для того, чтобы оценить значительность штрафных санкций, приведем сведения из приказа по отдельному корпусу жандармов от 12 ноября 1896 г. за подписью генерал-майора Н.В. Мезенцова о стоимости содержания жандармских унтер-офицеров при введении жандармско-полицейского надзора на строящихся линиях Курской губернии. Так, например, готовые расходы на канцелярские товары для подразделения из 8-и человек составляли 40 рублей, 25 рублей выделялось на полную экипировку одного унтер-офицера, при этом его годовое жалование составляло 183 руб. 67 коп. [11].

Стихийная несанкционированная торговля представляла собой реализацию товара неизвестного качества и происхождения, ухудшала санитарную обстановку, затрудняла движение транспорта. По этому поводу в циркуляре управления железных дорог от 17 сентября 1907 года № 2375 (объявленном в циркуляре штаба Корпуса жандармов за № 122) сказано «о запрещении продавать с рук продукты пассажирам с особых мест на платформах или станционных дворах вблизи места остановки пассажирских поездов» [10, с. 326]. Вместе с тем, руководство железной дороги осознавало необходимость принимать меры к тому, чтобы «на значительных железнодорожных станциях были отводимы особые места вблизи станционных зданий и на станционных дворах, для продажи жителям с рук местных продуктов проезжающим пассажирам» [10, с. 326].

Таким образом, жандармские полицейские разделяли законную и незаконную формы торговли. Они обязаны были вести наблюдение за тем, «чтобы жители, допущенные на платформы и станционные здания для продажи местных продуктов, занимали указанные им места, а не ходили бы по вагонам, платформам или путям и не беспокоили бы пассажиров предложениями покупки принесенных ими продуктов» [10, с. 326-327]. Пункт 20 типового договора на аренду буфетов на железнодорожных станциях, утвержденного Господином Министром Путей Сообщения по журнальному постановлению Комитета Управления железных дорог от 19 июля 1903 г. за № 1884 [10, с. 326], предусматривал пути и способы организации законной торговли.

Незаконной торговлей занимались и люди с положением. М.А. Колодий приводит такой пример, что «3 июля 1887 г. Московским ЖПУ железных дорог был издан приказ № 87, в котором отмечалось несколько случаев, когда жандармские унтер-офицеры принимали косвенное участие в торговле, «допуская своих жен открывать заведения для продажи крепких напитков». Начальник управления полковник Гернет напомнил личному составу, что приказом № 29 командир Корпуса жандармов еще в 1875 г. запретил жандарм-

ским чинам «всякое участие в каких бы то ни было промышленных предприятиях, как не соответствующих их служебному положению» [12, с. 86]. Со стороны руководства такие действия рассматривались как мздоимство, то есть как коррупционные проявления. За нарушение указанных правил виновные подлежали увольнению со службы.

Одним из приоритетов в преодолении незаконной торговли жандармским ведомством была работа в части обеспечения чистоты своих рядов. Учитывалось и то, что торговцы умышленно обвиняли жандармов в незаконных действиях. Имели место факты оскорбления жандармских полицейских в связи с их деятельностью. В Государственном архиве Курской области нами обнаружены сведения о делах, заведенных в Курском жандармском полицейском отделении по фактам «оскорбления жандармов и неисполнения их законных требований» [13].

Становилось очевидным, что успех противодействия незаконной торговле мог быть достигнут только в процессе совместной деятельности железнодорожной и уездной полиции, санитарного надзора, железнодорожной администрации.

В отношениях между ведомствами было много проблем, но тем не менее в ходе совместной деятельности сложились некоторые эффективные формы работы. Были разработаны совместные распорядительные документы. Жандармские железнодорожные полицейские оказывали содействие чинам акцизного ведомства. Так, например, в соответствии с Уставом об акцизных сборах жандармские полицейские в пределах территории обслуживания «имели непосредственное наблюдение за исполнением производителями и продавцами напитков правил, установленных Уставом о Питейном Сборе и общими законами, в видах общественной безопасности, благочиния и народного здоровья» [14]. В практику вошло взаимное предоставление информации, полученной в результате гласного и негласного надзора на вокзалах, в пассажирских поездах, разъяснительная работа среди пассажиров о недопустимости приобретать продукты питания у стихийных торговцев исходя из соображений потенциальной угрозы для здоровья пассажиров. Проводились совместные рейдовые мероприятия. Так, в соответствии со ст. 170 и 171 Общего устава Российских железных дорог: «Отпускаемые из буфетов, буфетных столов, прилавков и лавочек предметы продовольствия и напитков должны быть хорошего качества. <...> Лица, принадлежащие к составу врачебно-санитарной части дороги, обязаны были возможно чаще производить осмотр продаваемых в железнодорожных буфетах и буфетных столах припасов, а также употребляемых в них посуды и белья. Общий же надзор за удовлетворительным содержанием буфетов и других помещений для продажи съестных припасов на станциях, а равно ответственность за неисправность означенных мест лежат на управлении дороги. Надзор управления дороги не устраняет однако наблюдения за продажей на железнодорожных станциях припасов и напитков со стороны чинов жандармской полиции» [10, с. 282]. Силами железнодорожных жандармов, чинами общей полиции, железнодорожной ох-

ранной стражи проводились мероприятия по обеспечению общего порядка, ограничения или запрещения доступа посторонних лиц на отдельные участки дороги и ее инфраструктуры. Наиболее явственно эти мероприятия прослеживаются на примерах проезда по железным дорогам высокопоставленных лиц. Принимаемые меры были адекватными сложившейся обстановке, особенно в условиях существовавшей угрозы эпидемий.

Таким образом, анализ практики противодействия незаконной торговли со стороны жандармов показывает, что результат возможен только при объединении усилий силовой и хозяйствующей структур и едином подходе, когда есть для этого соответствующая законодательная база с четко определенными компетенциями и мерой ответственности, что остается актуальным и в современных условиях.

Библиографический список

1. *Овчинников Н.А., Захаренко В.В., Ромахов А.В.* На службе отечеству. История организации и обеспечения правопорядка на транспорте. К 90-летию транспортной милиции. – Нижний Новгород: Содействие, 2008. – 264 с.
2. Государственный архив Курской области (ГАКО). Ф. 1659. Оп. 1. Д. 1. Л. 83 об.
3. ГАКО. Ф. 1659. Оп. 1. Д. 1. Л. 87.
4. ГАКО. Ф. 1659. Оп. 1. Д. 1. Л. 93 об.
5. ГАКО. Ф. 1659. Оп. 1. Д. 1. Л. 98.
6. ГАКО. Ф. 1659. Оп. 1. Д. 1. Л. 102 об.
7. ГАКО. Ф. 1659. Оп. 1. Д. 1. Л. 106.
8. ГАКО. Ф. 1659. Оп. 1. Д. 1. Л. 111.
9. Полное собрание законов Российской империи (ПСЗРИ). Собр. 3. Т. 39. № 41478.
10. *Тимофеев Л.А.* Справочная книжка для чинов жандармских полицейских управлений железных дорог. По жандарм. Полиц. Части. Жандарм. Обязанности по судебным делам. – Санкт-Петербург: Типография Штаба Отдельного Корпуса Жандармов, 1908. – 549 с.
11. Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ). Ф. 110. ОП. 4. Д. 990. Л. 51-52.
12. *Колодий М.А.* Летопись транспортной милиции Поволжья. – Саратов: Приволжское управление внутренних дел на транспорте МВД России, 2009. – 432 с.
13. ГАКО. Ф. 1659. Оп. 1. Д. 1. Л. 2 об. – 114 об.
14. Уставы об акцизных сборах / Свод законов Российской империи Изд. 1901. – Санкт-Петербург, 1901. Т 5.

АНАЛИЗ И ОЦЕНКА БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА ДОРОГАХ ГОРОДА БАРНАУЛА АЛТАЙСКОГО КРАЯ С УЧАСТИЕМ ДЕТЕЙ

УДК 656.11

Рычкова Н.В.,

кандидат физико-математических наук, доцент;

Морозов А.В.,

курсант

(Барнаульский юридический институт МВД России);

Евтюшкин А.А.,

магистр

(Алтайский технический университет имени И.И. Ползунова)

Аннотация: статья посвящена проблеме обеспечения безопасности детей на дорогах в Российской Федерации на примере показателей аварийности на дорогах города Барнаула Алтайского края. Приводится анализ основных тенденций развития проблемы, рассматриваются причины и условия, способствующие совершению дорожно-транспортных происшествий, предлагаются меры, направленные на снижение показателей аварийности с участием детей, и общественно опасных последствий данного явления.

Ключевые слова: правила дорожного движения, безопасность дорожного движения, анализ ДТП, статистика ДТП, причины ДТП, анализ ДТП с участием детей.

ANALYSIS AND ASSESSMENT OF ROAD SAFETY ON THE ROADS OF THE CITY OF BARNUL OF THE ALTAI TERRITORY WITH THE PARTICIPATION OF CHILDREN

Rychkova N.V.,

candidate of physical and mathematical sciences, associate professor;

Morozov A.V.,

cadet

(Barnaul Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia);

Evtushkin A.A.,

master

(Altai Technical University named after I.I. Polzunova)

Abstract: the article «Analysis and assessment of road safety on the roads of the city of Barnaul of the Altai Territory with the participation of children» is devoted to the problem of ensuring the safety of children on the roads in the Russian Federation using the example of accident rates on the roads of Barnaul, Altai Territory. An analysis of the main trends in the development of the problem is given,

causes and conditions that contribute to the occurrence of road accidents are discussed, measures aimed at reducing accident rates with the participation of children and its socially dangerous consequences are proposed.

Key words: traffic rules, traffic safety, traffic accident analysis, traffic accident statistics, the causes of road accidents, the analysis of road accidents involving children.

В настоящий период в России с каждым годом увеличивается число дорожно-транспортных происшествий и число людей, получивших при этом травмы. Растет показатель дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом. В связи с этим перед сотрудниками органов внутренних дел Российской Федерации стоит главная и важная задача – профилактика и уменьшение числа дорожно-транспортных происшествий (ДТП). Дорожно-транспортные происшествия – это основная причина травм и гибели людей, в том числе детей. Причины совершения ДТП могут быть различными, к ним можно отнести как человеческие, так и технологические факторы.

Безопасность на российских дорогах должна быть первостепенной и приоритетной задачей органов внутренних дел. Работая в этом направлении необходимо выявлять факторы, наиболее существенно и часто влияющие на совершение дорожно-транспортного происшествия, что даст возможность принятия таких управленческих решений, которые позволят снизить количество дорожно-транспортных происшествий и жертв от них.

В связи с этим в данной статье приводится анализ количества ДТП, в результате которых пострадали дети в учебное и каникулярное время, с целью понижения уровня аварийности и снижения пострадавших детей в ДТП в Алтайском крае и предлагаются меры, направленные на понижение аварийности на дорогах. Полученные результаты исследования могут оказать помощь в планировании работы ГИБДД по профилактике ДТП с участием детей и понижения аварийности на дорогах Алтайского края.

В 2013 году в Российской Федерации была принята федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах», задачами которой являются формирование у детей навыков безопасного поведения на дорогах и повышение культуры вождения [1].

В настоящее время все более тревожную статистику составляет рост числа ДТП с участием детей. Анализ причин и обстоятельств ДТП показывает, что основной их причиной по-прежнему остается нарушение правил дорожного движения пешеходами и нарушение безопасности дорожного движения со стороны водителей транспортных средств, выражающееся в превышении скорости или неправильном выборе ее режима применительно к конкретным условиям.

В результате проведенного статистического анализа существенными проблемами состояния аварийности на дорогах города Барнаула Алтайского края, по нашему мнению, явились следующие [2]:

- несоблюдение очередности проезда перекрестков;

- нарушения при проезде пешеходных переходов;
- выезд на полосу встречного движения;
- рост количества транспорта происходит значительно быстрее развития транспортной инфраструктуры;
- значительный прирост количества автотранспорта;
- ежегодное увеличение числа «молодых водителей»;
- рост числа велосипедистов на улично-дорожной сети.

Также к условиям, способствующим росту числа ДТП, следует отнести низкий уровень правовой культуры участников дорожного движения, прежде всего водителей автотранспортных средств, а также необеспечение на практике неотвратимости ответственности (административной и уголовной) за нарушение правил дорожного движения.

В целях повышения безопасности дорожного движения предлагается комплекс мер, включающих в себя улучшение качества дорожной инфраструктуры, повышение качества контроля за соблюдением правил дорожного движения, в том числе с использованием автоматических средств фото- и видеофиксации нарушений, усиление контроля за деятельностью автоперевозчиков (соблюдение режимов труда и отдыха, лицензионных условий, технической исправности автопарка), пропаганда безопасного вождения [3].

Ежегодно на улично-дорожной сети города Барнаула совершаются около 2000 ДТП, в которых погибают около 70 и получают травмы различной степени тяжести более 2000 человек. Особенно тревожным является то, что растет количество аварий с участием детей [4].

Исследуя различные виды ДТП, были взяты такие виды, как столкновение и наезд на пешехода, так как в результате совершения именно этих ДТП страдает наибольшее количество детей. Возраст детей, взятых в данном исследовании, от 6 до 17 лет. За временной отрезок анализа был взят период с 2013 года по 2017 год (период школьных каникул).

Статистические данные представляют собой информацию о 1437 фактах наезда на пешеходов и 1086 случаях столкновения транспортных средств, где в обоих случаях пострадали дети. Просматривая количество ДТП, совершенных за время каникул, и количество ДТП, совершенных за время посещения детьми школы (в неканикулярное время), мы пришли к определенным выводам.

За время зимних каникул за 2013-2017 годы было совершено 83 столкновения и наезда на пешехода, в которых пострадало 90 детей. За время осенних каникул за тот же период времени было совершено 53 столкновения и наезда на пешехода, в которых пострадало 57 детей. За весенние каникулы того же периода совершено 56 ДТП, в которых пострадало 29 детей. За летние каникулы было совершено 556 столкновений и наездов на пешехода, в результате которых пострадали 622 ребенка [2]. Рассчитаем, сколько пострадавших детей приходится на один день каникул. Взяв количество ДТП, совершенных за время каникул, и разделив его на количество дней каникул, получим следующие данные: за 1 день зимних каникул совершалось 6 ДТП, за 1 день

осенних каникул – 7, за 1 день весенних и летних каникул – 3 и 6 ДТП соответственно. Эти данные приведены ниже на круговой диаграмме (см. рис. 1).



Рисунок 1. Количество пострадавших детей за сутки в ДТП в каникулярное время за 2013-2017 год

Из диаграммы видно, что большее количество пострадавших детей приходится на осенние каникулы, что можно объяснить в большей степени изменением погодных условий (на мокрой и скользкой дороге столкновения происходят чаще), недостаточной видимостью, сокращением светлого времени суток, неправильным выбором водителем скорости движения транспортного средства, переходом детьми дороги в неположенном месте. Также можно сказать о первоклассниках, которые на первые свои каникулы остаются в большей степени без присмотра родителей. Также причиной большего числа ДТП в осенние каникулы можно считать недостаточное количество бесед, проведенных с младшими школьниками учителями и родителями по правилам перехода проезжей части дороги. В силу своих возрастных особенностей дети младшего школьного возраста не в полной мере осознают опасность, которая может возникнуть на дороге.

В весенние каникулы зарегистрировано меньшее количество ДТП с участием детей. Это можно объяснить опять же, во-первых, погодными условиями, во-вторых, менее опасными становятся дорожные условия для водителей. Дети к этому времени, возможно, становятся более осведомленными в области соблюдения правил дорожного движения. В период зимних и летних каникул наблюдается практически одинаковое количество ДТП. Это можно объяснить тем, что в зимние каникулы дети находятся под присмотром родителей, так как и у родителей в этот период времени праздничные дни. В летние каникулы родители в большей степени организуют отдых детей (оздоровительные и профильные лагеря и т.д.).

Также нами были взяты данные о совершенных ДТП и пострадавших детях во время их учебы в школе.

За время 1-й четверти было совершено 300 ДТП, при которых пострадало 329 детей. За время 2-й четверти пострадало 280 детей при совершенных 273 ДТП. За 3-ю четверть было совершено 231 ДТП, с пострадавшими 243 детьми. Во время 4-й четверти было совершено 207 ДТП, в которых пострадало 217 детей. Большое количество ДТП за время 1-й, 2-й и 3-й четвертей можно объяснить плохими погодными условиями, изношенностью дорожного полотна.

На диаграмме ниже приведены статистические данные количества пострадавших детей в ДТП за один день (см. рис. 2).



Рисунок 2. Среднее количество пострадавших детей в ДТП, приходящееся на один день

Сравнивая количество пострадавших за один день каникул и количество пострадавших за один день учебы, мы видим, что в каникулярное время пострадавших детей больше. Это можно объяснить тем, что, во-первых, снижается бдительность в наблюдении за детьми родителями и взрослыми, во-вторых, во время каникул дети проводят больше времени на улице, нежели во время учебы, а также больше детей находится в поездках вместе с родителями.

Проведенные исследования позволяют рекомендовать, во-первых, сотрудникам ГИБДД перед школьными каникулами проводить совместные школьные собрания детей и их родителей для проведения профилактических бесед по соблюдению правил дорожного движения, правил поведения детей на дороге и советов по безаварийной езде, чтобы как можно меньше детей страдали от ДТП, во-вторых, школьным учителям и родителям необходимо проводить беседы с детьми об опасностях, с которыми дети могут столкнуться, находясь вблизи дороги, о правилах езды на велосипедах и других технических устройствах.

В заключение можно сделать следующие выводы:

1. Вопросам безаварийности на дорогах Алтайского края необходимо уделять самое пристальное внимание, так как еще существуют дорожно-транспортные происшествия, где пострадавшими являются дети.

2. Особое внимание родителям и сотрудникам ГИБДД ГУ МВД России по Алтайскому краю необходимо уделять участникам дорожного движения во время школьных каникул, так как в это время происходит большее число ДТП с участием детей.

Библиографический список

1. Постановление Правительства Российской Федерации от 03.10.2013 № 864 (ред. от 13.12.2017) «О федеральной целевой программе "Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах"».

2. Официальный сайт ГИБДД Алтайского края. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://гибдд.рф/r/22>

3. Решение Барнаульской городской Думы от 19.12.2013 № 234 (ред. от 31.08.2017) «Об утверждении Стратегии социально-экономического развития города Барнаула до 2025 года».

4. Постановление Администрации города Барнаула от 19.08.2014 № 1802 (ред. от 30.03.2018) «Об утверждении муниципальной программы «Развитие дорожно-транспортной системы города Барнаула на 2015-2025 годы».

5. Коваленко Д.Н., Кирюшин И.И. Использование беспилотных летательных аппаратов в деятельности государственной инспекции безопасности дорожного движения // Альтернативные источники энергии в транспортно-технологическом комплексе: проблемы и перспективы рационального использования. 2017. Т. 4. № 1 (7). С. 149-152.

ПРОБЛЕМЫ ВНУТРЕННЕГО ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ ОПЕРАТИВНО-РОЗЫСКНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПО ЛИНИИ БОРЬБЫ С КРАЖАМИ, СОВЕРШАЕМЫМИ НА ОБЪЕКТАХ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

УДК 343.985(075.8)

Сафонов Н.В.,

адъюнкт

(Академия управления МВД России)

Аннотация: рассмотрена важность организации внутреннего взаимодействия при борьбе с кражами, совершаемыми на объектах воздушного транспорта. Определены виды, принципы и формы внутреннего взаимодей-

вия. Вносятся предложения по решению имеющихся проблем для повышения эффективности борьбы с рассматриваемыми преступлениями.

Ключевые слова: организация; внутреннее взаимодействие; оперативно-розыскная деятельность; кражи, совершаемые на объектах воздушного транспорта, органы внутренних дел на воздушном транспорте.

PROBLEMS OF INTERNAL INTERACTION OF OPERATIONAL AND INVESTIGATIVE ACTIVITIES IN THE FIGHT AGAINST THEFTS COMMITTED ON AIR TRANSPORT

Safonov N.V.,

postgraduate student

(Academy of Management of the Interior Ministry of Russia)

Abstract: the article describes the importance of the organization of internal cooperation in the fight against thefts committed on air transport. It considers the types, principles and forms of internal interaction. Proposals are made to solve existing problems to improve the effectiveness of the fight against considered crimes.

Key words: organization; internal cooperation; operational-investigative activity; thefts, committed on air transport; agencies of internal affairs on air transport.

Борьба с кражами, совершаемыми на объектах воздушного транспорта, осуществляется органами внутренних дел (далее – ОВД) МВД России. Вместе с тем, основная роль в борьбе с данными преступлениями принадлежит линейным подразделениям ОВД, дислоцированным в аэропортах, в которых головными подразделениями по соответствующим направлениям определены подразделения уголовного розыска, экономической безопасности и противодействия коррупции, по борьбе с преступными посягательствами на грузы. В выявлении, предупреждении и раскрытии этих преступлений принимают участие подразделения полиции по охране общественного порядка (ППСП, подразделения по досмотру, подразделения дознания), экспертно-криминалистические, следственные подразделения, подразделения оперативно-розыскной информации и другие [1, с. 17].

Несмотря на наличие подразделений, непосредственно занимающихся вопросами борьбы с рассматриваемыми хищениями, повышение результативности ОРД по данной линии работы может быть достигнуто путем комплексного использования всех сил и средств органов внутренних дел.

Исходя из этого, рассмотрим подробно вопросы взаимодействия по линии борьбы с кражами, совершаемыми на объектах воздушного транспорта, в рамках *внутреннего (по отношению к системе МВД России)* взаимодействия.

К *внутреннему* взаимодействию оперативных подразделений, осуществляющих борьбу с кражами, совершаемыми на объектах воздушного транспорта, мы относим:

1) *взаимодействие с другими подразделениями данного ОВД на воздушном транспорте.* В ходе проведенного исследования установлено, что такое взаимодействие по линии борьбы с кражами, совершаемыми на объектах воздушного транспорта, осуществляется постоянно (83%). Чаще всего (70%) оно происходит с *неоперативными службами*, дислоцированными в данном ОВД на воздушном транспорте. Это закономерно, так как специфика проведения оперативно-розыскных мероприятий на объектах воздушного транспорта определяет необходимость участия в них наружных служб по охране общественного порядка, экспертно-криминалистических подразделений, сотрудников дежурных частей, следственных подразделений и т.д.

Важно отметить, что при борьбе с рассматриваемыми преступлениями активно осуществляется взаимодействие и с *оперативными подразделениями*, дислоцированными в одном ОВД на воздушном транспорте (52%). Это связано прежде всего со сбором оперативной информации в отношении лиц, замышляющих, подготавливающих и совершающих такие преступления. Нередко в отношении них поступает значимая информация во взаимодействующие оперативные подразделения, которая имеет непосредственное значение для результативности проведения оперативно-розыскного мероприятия;

2) *взаимодействие с другими ОВД на воздушном транспорте Российской Федерации.* Исследование показало, что такое взаимодействие при борьбе с рассматриваемыми кражами является наиболее актуальным. Это связано со спецификой данных преступлений. Без согласованности действий между органами внутренних дел на воздушном транспорте, дислоцирующихся в разных субъектах страны, результативность проведения оперативно-розыскных мероприятий резко снижается. Это обусловлено тем, что места совершения преступлений и места его обнаружения находятся в разных регионах. В ходе проведенного нами исследования установлено, что взаимодействие с другими органами внутренних дел на воздушном транспорте Российской Федерации находится на низком уровне (9%) и не соответствует вызовам, предъявляемым преступностью в сфере борьбы с кражами, совершаемыми на объектах воздушного транспорта. Причиной создавшейся ситуации во многом является конкуренция в «гонке» за статистическими показателями, отражающими отсутствие нераскрытых преступлений;

3) *взаимодействие с ОВД на железнодорожном и водном транспорте.* В ходе проведенного нами исследования установлено, что такое взаимодействие осуществляется постоянно (44%). Данный вид взаимодействия по вопросам борьбы с кражами, совершаемыми на объектах воздушного транспорта, во многом связан с объективными причинами (организационно-структурным построением). В большинстве субъектов Российской Федерации линейные подразделения, дислоцированные в аэропортах, являются структурным подразделением ОВД на транспорте, который кроме воздушного включает железнодорожный и водный транспорт. В связи с этим некоторые (как оперативные, так и неоперативные подразделения) могут дислоцироваться в головном ОВД на

транспорте, а осуществлять свою профессиональную деятельность на всех видах транспорта в зависимости от объема выполняемой работы;

4) *взаимодействие с ОВД по муниципальным образованиям*. В ходе проведенного нами исследования установлено, что такой вид взаимодействия чаще всего осуществляется с оперативными подразделениями ОВД по муниципальному образованию (20%). Эти результаты подтверждают, что лица, совершающие кражи на объектах воздушного транспорта, представляют оперативный интерес и для других оперативных подразделений, осуществляющих борьбу с преступностью. Так же часто осуществляется взаимодействие с подразделениями СТМ (19%), оно обеспечено объективной необходимостью, а именно отсутствием подразделений СТМ в ОВД на воздушном транспорте.

Основываясь на подходах, выработанных наукой и практикой, а также результатах проведенных нами исследований, следует определить *принципы* внутреннего взаимодействия при борьбе с кражами, совершаемыми на объектах воздушного транспорта [2, с. 54].

В первую очередь, *действия участников должны быть согласованы и постоянно направлены на достижение положительных результатов* в борьбе с данными преступлениями. В практической деятельности этот принцип соблюдается не всегда. Чаще он исполняется при взаимодействии подразделений внутри ОВД на воздушном транспорте или внутри линейного отдела (управления), структурными подразделениями которого являются ОВД на железнодорожном, водном и воздушном транспорте. Это связано с позицией руководителя ОВДТ, который требователен к вопросам взаимодействия, связанным с борьбой с хищениями на объектах воздушного транспорта.

Между ОВД на воздушном транспорте разных регионов и ОВД по муниципальным образованиям взаимодействие по такому принципу не осуществляется, это происходит из-за незаинтересованности взаимодействующих сторон по причинам, связанным с конфликтом интересов (определение территориальности, статистические показатели, загруженность оперативного состава). На практике имеются единичные примеры положительного взаимодействия по конкретным фактам краж, совершаемым на объектах воздушного транспорта¹.

При осуществлении взаимодействия по борьбе с рассматриваемыми преступлениями важным является *комплексное использование имеющихся в распоряжении сил и средств*. Так, например, для проведения ОРМ привлекаются сотрудники ППСП, инспектора по досмотру; для осмотров места происшествия и в качестве психологического воздействия на преступников используются служебно-розыскные собаки и т.д.

¹ В июне 2017 года оперативными сотрудниками ЛО МВД России в аэропорту Кольцово во взаимодействии с оперативными сотрудниками ЛУ МВД России в аэропорту Домодево в ходе оперативной разработки выявлена организованная преступная группировка (ОПГ) осуществляющая кражи из багажа пассажиров двух аэропортов. Группа совершала преступления на протяжении 5 лет.

К другим принципам внутреннего взаимодействия относятся: деятельность каждого участника в пределах своей компетенции при строгом соблюдении законности; согласованность планирования мероприятий, проводимых во взаимодействии с другими подразделениями и службами; непрерывность взаимодействия.

Внутреннее взаимодействие должно осуществляться в разнообразных формах, это во многом объясняется многогранностью оперативно-розыскной деятельности по борьбе с кражами, совершаемыми на объектах воздушного транспорта. Назовем основные из них:

1) обмен оперативными сведениями и информацией об обстоятельствах совершения краж. Эта форма предполагает, что полезная для участника взаимодействия информация должна инициативно передаваться заинтересованному субъекту без ожидания запросов и непосредственного обращения для получения этой информации. Данная мера позволит оперативно реагировать на осложнение оперативной обстановки, повысит уровень осведомленности оперативных подразделений и обеспечит высокую эффективность работы при борьбе с кражами, совершаемыми на объектах воздушного транспорта.

Такая форма взаимодействия является наиболее важной, из-за малочисленности оперативных подразделений, в обязанности которых входит борьба с кражами, совершаемыми на объектах воздушного транспорта. Проведенное нами исследование показало, что в практической деятельности оно строится в основном на личных, неформальных взаимоотношениях;

2) обсуждение вопросов, связанных с борьбой с кражами, совершаемыми на объектах воздушного транспорта в рамках совместных оперативных совещаний с другими подразделениями. На районном и региональном уровнях такая форма взаимодействия осуществляется регулярно. На совещаниях окружного уровня – ежеквартально, при подведении итогов работы уделяется внимание проблемам, связанным с борьбой с кражами, совершаемыми на объектах воздушного транспорта. В 2014 году на федеральном уровне было проведено совещание-семинар под руководством заместителя Министра внутренних дел Российской Федерации, в ходе которого обсуждался вопрос, связанный с проблемами взаимодействия при борьбе с кражами, совершаемыми на объектах воздушного транспорта;

3) проведение совместных операций, требующих комплексного использования сил и средств, по борьбе кражами, совершаемыми на объектах воздушного транспорта. Такие операции носят ситуационный характер и, как правило, осуществляются только по конкретным фактам, связанным с инициативой одной из сторон. К участию в операциях могут привлекаться сотрудники различных подразделений (например, раскрытие резонансного преступления «по горячим следам» с привлечением сотрудников оперативных служб, ГИБДД, участковых уполномоченных, других служб, взаимодействующих с целью обнаружения и задержания преступников);

4) *создание оперативных групп для решения конкретных задач по фактам краж, совершённых на объектах воздушного транспорта, вызывающих повышенный общественный резонанс.* Такие группы должны создаваться из оперативных сотрудников УР, БППГ, ЭБиПК, ПНК, ПОРИ, а также в них могут быть включены сотрудники оперативных подразделений органов внутренних дел на железнодорожном или водном транспорте. 36% опрошенных нами сотрудников, осуществляющих борьбу с рассматриваемыми кражами, указали на имеющуюся практику создания таких групп;

5) *создание следственно-оперативных групп.* Является распространённой формой взаимодействия оперативных подразделений со следственными подразделениями, в следственно-оперативную группу могут быть включены и сотрудники других подразделений ОВД. Эта форма взаимодействия представляет очень важное значение для раскрытия и расследования краж, совершаемых на объектах воздушного транспорта.

По нашему мнению, *внутреннее* взаимодействие в сфере борьбы с кражами, совершаемыми на объектах воздушного транспорта, является резервом оптимизации и активизации деятельности в этом направлении и имеет большой потенциал, способный отвечать вызовам современной преступности, и, как следствие, достигнуть поставленных целей при борьбе с кражами, совершаемыми на объектах воздушного транспорта.

Основываясь на точках зрения ученых [3, с. 643] и проведенном нами исследовании, сформулируем понятие взаимодействия применительно к предмету исследования. *Взаимодействие в сфере ОРД ОВД по борьбе с кражами, совершаемыми на объектах воздушного транспорта, представляет собой основанную на нормативных правовых актах, согласованную по целям, месту и времени уголовно-процессуальную, оперативно-розыскную, организационно-управленческую и иную деятельность участников такого взаимодействия для успешного решения задач борьбы с данными преступлениями с использованием имеющихся профессиональных возможностей в пределах установленных законом полномочий.*

Библиографический список

1. *Атмажитов В.М., Бобров В.Г.* Об основных направлениях дальнейшего развития теории оперативно-розыскной деятельности органов внутренних дел / Актуальные вопросы теории и практики оперативно-розыскной деятельности. Труды Академии управления МВД России. – Москва, 2001.
2. Актуальные проблемы теории оперативно-розыскной деятельности: сборник научных трудов / под общ. ред. К.К. Горяинова, В.С. Овчинского. – Москва: ИНФРА-М, 2017.
3. *Овчинский В.С., Вагин В.А.* Теория оперативно-розыскной деятельности: учебник. – 4-е изд. – Москва: ИНФРА-М, 2018.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ ПРЕСТУПЛЕНИЙ, СВЯЗАННЫХ С КРАЖЕЙ ГРУЗОВ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

УДК 343.85

Сергеев Е.А.,
кандидат юридических наук
(Шебекинская межрайонная прокуратура Белгородской области);
Дудин В.Ю.,
курсант 342 взвода
факультета обеспечения безопасности на транспорте
(Белгородский юридический институт МВД России имени И.Д. Путилина)

Аннотация: в статье затрагивается вопрос профилактики и предупреждения преступлений на железнодорожном транспорте, суть которых направлена на предупреждение краж грузов с подвижного состава. В частности, рассматривается современное состояние деятельности по предупреждению подобных преступлений, а также проводится анализ действий, которые направлены на недопущение совершения преступных посягательств на грузы.

Ключевые слова: транспортная безопасность, грузы, преступность на транспорте, хищения, транспорт, борьба с преступностью, экономическая направленность, предупреждение, профилактика.

PREVENTION OF CRIMES RELATED TO THE THEFT OF GOODS BY RAIL

Sergeev E.A.,
candidate of jurisprudence sciences
(Deputy Shebekinsky Interdistrict Prosecutor of the Belgorod region);
Dudin V.Ju.,
cadet 342 platoon faculty of software transport security
(Putilin Belgorod Law Institute of Ministry of the Interior of Russia)

Abstract: this article touches upon the issue of prevention and prevention of crimes in the railway transport, the essence of which is aimed at theft of goods from the rolling stock. In particular, the current state of prevention of such crimes is considered, as well as the analysis of actions aimed at preventing the commission of criminal attacks on cargo.

Key words: transport security, cargo, crime in transport, theft, transport, crime control, economic orientation, prevention.

Железнодорожный транспорт с момента своего появления играл важную роль в жизни каждого экономически активного государства. Важную роль в жизни общества играл и продолжает играть и в России. Так, являясь

вторым по загруженности грузоперевозками, ж/д транспорт продолжает сохранять свою актуальность и по сей день, особенно если учитывать географические особенности нашего государства. Согласно официальной статистике, только за февраль 2018 года железнодорожным транспортом было перевезено около 100 тонн различных грузов, что на 3% выше, чем АППГ¹.

	Февраль 2018 г. млн. тонн	В %		Февраль 2018 г. млн. тонн
		к февралю 2017 г.	к январю 2018 г.	январь-февраль 2018 г. в % к январю- февралю 2017 г.
Перевозки грузов транспортом	559,0	101,4	101,9	101,1
в том числе:				
железнодорожным	100,1	103,9	96,4	103,6
автомобильным	355,6	100,2	106,5	100,4
морским	1,4	89,0	93,3	90,4
воздушным (транспортная авиация)	0,07	97,8	84,8	103,3
трубопроводным	99,6	103,5	93,1	100,8

Однако если провести анализ приведенных данных ГИАЦ МВД России, то можем заметить, что ситуация имеет интересные тенденции в работе ОВД по предупреждению преступлений, направленных на хищения грузов на железнодорожном транспорте. Так, за январь-декабрь 2017 года в стране было зарегистрировано чуть меньше 2 тысяч фактов совершения преступлений. Это говорит о количественном снижении небольших размеров за АППГ².

Общие сведения о состоянии преступности на транспорте						
	Зарегистрировано		Раскрыто		Не раскрыто	
Грузов на транспорте	1979	-19,3	1470	-13,1	568	-34,9

Из приведенного графика мы видим, что в условиях снижения зарегистрированных преступлений с грузами на транспорте снизилась и раскрываемость преступлений, что несомненно не сможет на сказаться на эффективности деятельности органов внутренних дел. Все вышесказанное позволяет кон-

¹ Официальный сайт Федеральной службы государственной статистики «Транспорт в январе 2018 года» [Электронный ресурс]. - Режим доступа: www.gks.ru

² ГИАЦ МВД России «Статистика за январь-декабрь 2017 г.» [Электронный ресурс]. - Режим доступа: www.mvd.rf

статировать достаточную необходимость в проведении анализа деятельности по предупреждению преступлений на железнодорожном транспорте.

Рассматривая различные подходы к пониманию предупреждения преступлений, нами было уделено особое внимание точке зрения Г.А. Аванесова, согласно которой предупреждение преступлений – это закрепленная законодательством деятельность определенных субъектов, которая направлена на выявление и устранение причин, способствующих совершению преступлений¹. Несмотря на то, что нами рассматривается преимущественно деятельность ОВД по предупреждению преступлений, нельзя не отметить, что субъектный состав в предупреждении преступлений не ограничивается только правоохранительными органами. Подобную деятельность также осуществляют и различные общественные организации, граждане и иные субъекты.

Говоря о правовом закреплении деятельности по предупреждению, следует отметить, что в приказе МВД России от 17.01.2006 «О деятельности органов внутренних дел по предупреждению преступности» зафиксированы основные задачи различных подразделений в предупреждении преступлений. Существует также Инструкция «О порядке реагирования при обнаружении признаков хищения грузов, перевозимых железнодорожным транспортом, рассмотрения сообщений о совершении указанных преступлений». Утверждена приказом Генпрокуратуры Российской Федерации № 428, Минтранса Российской Федерации № 317, МВД России № 1231 от 13 декабря 2011 г., которая в достаточной мере уделяет внимания действиям сотрудников органов внутренних дел.

Помимо законодательного рассмотрения, вопрос предупреждения преступлений активно обсуждается и в научных кругах. Так, ряд авторов выделяют общесоциальное и специальное предупреждение преступлений², в то время как другие авторы связывают предупреждение с понятием профилактики и ставят в основания для разграничения предупреждения количество лиц, на которые направлена данная деятельность³. Последние предлагают нам изучить общую профилактику как деятельность по предупреждению преступлений, а также меры индивидуальной профилактики.

В качестве основных мер общей профилактики (направленной на выявление, нейтрализацию или устранение причин преступности, ее отдельных видов, а также способствующих ей условий), в реализации которых принимают участие органы внутренних дел преимущественно федерального и регионального уровня, выступают: мониторинг, правовое воспитание, криминологическая экспертиза, разработка минимальных стандартов безопасности, программное и научное обеспечение деятельности по предупреждению преступлений, осуществление взаимодействия с иными субъектами социальной профилактики.

¹ Криминология: учебник / Г.А. Аванесов и др. – Москва: Юнити-Дана, 2013. – 576 с.

² Долгова А.И. Криминология: учебник для вузов. – Москва: Норма-Инфра, 2010. – 384 с.

³ Малков В.Д. Предупреждение и профилактика преступлений и иных правонарушений в системе борьбы с преступностью // Вестник МГЛУ. 2014. № 22 (708).

Что касается профилактики индивидуального характера, следует отметить, что деятельность государственных и образованных в соответствии с законом негосударственных органов, организаций и их представителей по выявлению лиц, от которых, судя по объективно установленным данным, можно ожидать совершения преступлений, и оказанию на них и окружающую их социальную микросреду позитивного корректирующего воздействия.

Данный вид деятельности представляет собой целенаправленную работу с конкретным человеком и его ближайшим окружением. Целью индивидуального предупреждения является позитивная коррекция личности, влекущая изменение ее поведения от антиобщественного к законопослушному.

Таким образом, следует отметить, что вопрос предупреждения преступлений, связанных с посягательством на грузы, имеет особую актуальность. Учитывая географические особенности государства, востребованность в железнодорожном транспорте будет оставаться еще долгие годы.

Библиографический список

1. Приказ МВД России от 17.01.2006 № 19 (ред. от 28.11.2017) «О деятельности органов внутренних дел по предупреждению преступлений» (вместе с «Инструкцией о деятельности органов внутренних дел по предупреждению преступлений») [Электронный ресурс]. Режим доступа: www.consultant.ru
2. Инструкция «О порядке реагирования при обнаружении признаков хищения грузов, перевозимых железнодорожным транспортом, рассмотрения сообщений о совершении указанных преступлений». Утверждена приказом Генпрокуратуры Российской Федерации № 428, Минтранса Российской Федерации № 317, МВД России № 1231 от 13.12.2011.
3. Долгова А.И. Криминология: учебник для вузов. – Москва: Норма-Инфра, 2010. – 384 с.
4. Ерошенков Н.В. Особенности раскрытия хищений грузов, совершаемых в пути следования железнодорожного состава // Вестник ВИ МВД России. 2017. № 4.
5. Криминология: учебник / Г.А. Аванесов и др. – Москва: Юнити-Дана, 2013. – 576 с.
6. Малков В.Д. Предупреждение и профилактика преступлений и иных правонарушений в системе борьбы с преступностью // Вестник МГЛУ. 2014. № 22 (708).
7. Официальный сайт Федеральной службы государственной статистики «Транспорт в январе 2018 году» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: www.gks.ru
8. ГИАЦ МВД России «Статистика за январь-декабрь 2017 г.» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: www.mvd.rf

НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ ЭКСПЛУАТАЦИИ ПРОГРАММНО-ТЕХНИЧЕСКОГО КОМПЛЕКСА «РОЗЫСК-МАГИСТРАЛЬ» МВД РОССИИ

УДК 343

Собин М.Е.

(Академия управления МВД России)

Аннотация: защита интересов пассажиров от актов незаконного вмешательства, в т.ч. террористических актов, иных факторов, угрожающих безопасности движения, является важнейшей задачей государства, перевозчиков и владельцев транспортной инфраструктуры. В статье рассматривается положительный опыт использования автоматизированных информационно-поисковых систем оперативно-розыскного назначения.

Ключевые слова: программно-технический комплекс (ПТК) «Розыск-Магистраль», пассажиропоток, базы данных, сотрудники правоохранительных органов, ОВД на транспорте.

SOME ISSUES OF OPERATION OF PROGRAM-TECHNICAL COMPLEX «ROZYSK-MAGISTRAL» OF THE MIA OF RUSSIA

Sobin M.E.

(Academy of management of Ministry of internal Affairs of Russia)

Abstract: protecting the interests of passengers from acts of unlawful interference, including terrorist acts, other factors that threaten traffic safety, is the most important task of the state, carriers and owners of transport infrastructure. The article discusses the positive experience of using automated information retrieval systems for operational search purposes.

Key words: program-technical complex (PTC) «Rozysk-Magistral», the passenger traffic, the database, the law enforcement officers OVD on transport.

В современных условиях эффективное выполнение задач оперативно-розыскной деятельности невозможно без использования автоматизированных информационно-поисковых систем оперативно-розыскного назначения. Основной системой, действующей в органах внутренних дел на транспорте, является программно-технический комплекс (ПТК) «Розыск-Магистраль», который начал внедряться в оперативно-служебную деятельность УТ МВД России по УрФО (в то время Среднеуральское УВДТ), в конце 1997 г. – раньше всех других Управлений МВД России на транспорте в России, так как был разработан и апробирован сотрудниками именно нашего Управления, в то время как в других Управлениях на транспорте этот процесс начался только с 2000 г. в соответствии с «Целевой программой внедрения программно-техни-

ческого комплекса «Розыск-Магистраль» в ОВД на транспорте МВД России». ПТК «Розыск-Магистраль» предназначен для:

- выявления в пассажиропотоке лиц, находящихся в розыске, и лиц, представляющих оперативный интерес для правоохранительных органов, посредством автоматического сравнения баз данных указанных лиц с транспортными базами данных;
- осуществления поиска по базам данных ПТК в различных режимах;
- аналитической обработки имеющейся в базах данных ПТК информации;
- проведения аналитических разработок по регистрируемым преступлениям и делам оперативного учета и других функций.

Контроль пассажиропотока обеспечивается сравнением информации о продаже и бронировании билетов предоставляемой предприятиями транспорта с федеральными и местными розыскными учетами.

Вся информация, обрабатываемая ПТК «Розыск-Магистраль», накапливается в базе данных и предоставляется сотрудникам правоохранительных органов для решения служебных задач. Информация всех имеющихся массивов предоставляется по заданным критериям поиска, с возможностью интерактивного уточнения запроса по найденной информации.

Для выявления и раскрытия преступлений, совершенных в сфере пассажирских перевозок, в ПТК «Розыск-Магистраль» реализовано использование программных модулей (подсистем), в основу работы которых заложен принцип отраслевой интеграции информации. Для каждого направления работы – по линии уголовного розыска (Аналитик УР), борьбы с незаконным оборотом наркотиков (Аналитик НОН), борьбы с организованной преступностью и экстремизмом (Аналитик ОРБ) – существует свой модуль, позволяющий посредством специально разработанных алгоритмов извлекать из общего банка информации и анализировать данные, необходимые для выявления и раскрытия конкретных видов преступлений.

В данном случае остановимся подробнее на использовании модуля «Аналитик НОН». Подсистема «Аналитик НОН» предназначена для выявления как отдельных лиц, так и организованных групп, занимающихся перевозкой наркотических средств, и позволяет:

- проанализировать зарегистрированное преступление в сфере незаконного оборота наркотических средств и определить (путем выявления совместных поездок, наличия криминальной информации) всех участников преступной группы, связанных с лицом, задержанным по данному факту, а также маршруты перевозок;
- проанализировать пассажиропоток по заданным условиям (маршруты, частота поездок, особенности передвижения), для выявления лиц, наиболее вероятно причастных к перевозке наркотических средств.

В базу данных подсистемы «Аналитик НОН» регулярно вводятся факты перевозки наркотических веществ по материалам КУСП, а также фигурирующие в материалах лица – транспортные связи и члены поездной бригады.

По всем преступлениям в сфере НОН сотрудниками подразделений оперативно-розыскной информации (далее – ОРИ) проводятся оперативно-аналитические исследования (далее – ОАИ) путем сопоставления информации из транспортных и криминальных баз данных и анализа пассажиропотока с использованием просчета «криминального коэффициента», с целью выявления лиц, наиболее вероятно причастных к данному преступлению. Краткий алгоритм проведения ОАИ следующий.

Сначала выявляются все пассажиры, приобретавшие билеты на поезд, в котором произошла транспортировка наркотиков, и далее анализ пассажиров производится путем вычисления так называемого «криминального коэффициента», т.е. программа выявляет всю криминальную информацию, имеющуюся в базах данных регионального узла ПТК «Розыск-Магистраль» УТ МВД России по УрФО на каждого пассажира поезда, и в зависимости от вида и количества информации начисляет «криминальные баллы», которые состоят из ряда факторов:

1. Стоит (стоял) ли на сторожевом контроле – наибольший за НОН.
2. Находится (находился) ли в федеральном или местном розыске.
3. Фигурирует ли в базе данных «Криминал».
4. Разрабатывался ли ранее на причастность к преступлениям (база данных «Разработки») или проходил как транспортная связь с разрабатываемым. Транспортной связью является лицо, приобретавшее проездной документ совместно с фигурантом, т.е. в одном кассовом терминале в одно время.
5. Имеются ли у лица транспортные связи, которые являются криминальными (фигурируют в криминальных базах данных регионального узла ПТК «Розыск-Магистраль»).
6. Находился ли ранее в поездах, в которых были зарегистрированы преступления в сфере НОН.

Дополнительно пассажиры вагона, которые пересекаются с фигурантом по участку передвижения, где произошло преступление, проверяются по интегрированному банку данных федерального уровня (ИБД-Ф) и интегрированным банкам данных регионального уровня (ИБД-Р) с целью установления фактов привлечения или осуждения за имущественные преступления.

На отобранных таким образом лиц, в отношении которых достаточно фактов с точки зрения аналитики для того, чтобы быть подозреваемыми в НОН, собирается криминальная информация с составлением схемы транспортных связей и в виде материалов ОАИ направляется в подразделения УР.

Частота перемещения. Еще одним из способов определения лиц, причастных к совершению преступлений, связанных с НОН, является выявление лиц, наиболее часто передвигающихся по криминогенным участкам – «частота перемещения». При указании интересующих нас временного диапазона и маршрута движения (станций отправления и назначения) предоставляется выборка лиц с указанием количества перемещений по заданному маршруту в заданный период времени, отсортированная по уменьшению количества перемещений.

Прогноз на поезд. С целью прогноза криминальной ситуации и предупреждения возможного совершения преступления этот вид анализа, основанный также на рассмотренном ранее просчете «криминального коэффициента», позволяет для любого поезда, находящегося в пути или отправляющегося через некоторое время, задав его номер, дату отправления и станцию формирования, производить анализ всех его пассажиров для выявления в нем лиц, склонных к совершению преступлений по линии НОН. Информация может быть актуальна, например, для нарядов сопровождения поездов с целью более пристального наблюдения за ситуацией в тех вагонах, где следуют криминальные личности, а также созданных посадочных групп, которые работают на перроне и проводят комплекс ОРМ в отношении лиц, осуществляющих посадку в поезд.

Определение других документов лица. В ходе проведения аналитических мероприятий часто возникает необходимость узнать номер документа интересующего лица, например, номер паспорта, при условии, что известен номер другого его документа – военного билета, удостоверения работника «РЖД», свидетельства о рождении и т.д., или обратная задача – установить, по каким еще документам, кроме паспорта, ездит человек. После того, как в базы оформленных проездных документов стала вводиться дата рождения лица, документы, в которых она не указана, стали непригодными для операции оформления билета, но если в ходе аналитической работы мы имеем дело с поездками какого-либо лица до 01.01.2014 г., когда при оформлении проездного документа еще не указывалась дата рождения и билет вполне мог быть приобретен, например, по какому-либо удостоверению, установить паспорт, а впоследствии и личность человека, можно было практически только средствами все той же подсистемы «Аналитик» при условии, что интересующий нас человек приобретал билеты как по известному нам документу, так и по тому, номер которого мы хотим установить. Принцип определения всех документов, которыми пользовался человек при покупке билетов, состоит в выявлении так называемых «обратных связей». Вообще говоря, связь лица является связью 1-го уровня по отношению к фигуранту, если билет приобретался в одной кассовой операции непосредственно с фигурантом, связью 2-го уровня – если билет приобретался в одной кассовой операции с лицом, которое является связью 1-го уровня и т.д. Количество уровней связи не есть какое-то фиксированное число, фиксированным числом является длина строки символов в SQL, и чем больше у лица связей, тем меньшее количество уровней связей можно построить. Повторимся, принцип определения иных документов состоит в вычислении транспортных связей человека до n-ого уровня и выявлении среди них лиц с той же фамилией и инициалами, но с другим номером документа. Например, если Иванов И.И. приобретал билет по военному билету совместно с Петровым П.П., а у Петрова П.П. транспортной связью является Иванов И.И., который приобретал билет по паспорту, то этим Ивановым И.И. практически стопроцентно является наш начальный объект. После ввода поисковых реквизитов (фамилии лица и известного нам номера

его документа) программа покажет все документы интересующего лица, которые она смогла определить.

На любое лицо из выборок, являющихся результатом описанных выше средств анализа перевозок наркотиков, можно сразу же, не покидая выборку, составить схему транспортных связей и просмотреть имеющуюся в региональном узле ПТК «Розыск-Магистраль» всю криминальную информацию на это лицо и его связи.

Материалы ОАИ, подготовленные сотрудниками подразделений ОРИ УТ МВД России по УрФО по линии НОН, в 2017 г. и в 1 квартале 2018 года способствовали раскрытию 47 уголовных дел.

Что касается конкретно работы оперативных сотрудников подразделений НОН в работе с ПТК «Розыск-магистраль», все вышеперечисленные методы применяются ими точно так же, как и сотрудниками ОРИ, но с учетом того, что оперативник, работая с базой данных, проверяет полученную оперативную информацию от источника, т.е. он обладает на начальном этапе уже более подробной информацией о перевозчике наркотиков. Также хотелось бы отметить работу оперативников по проверке поездов, прибывающих из наиболее наркоопасных регионов. В нашем случае могу отметить три направления: Санкт-Петербург, Москва – кокаин, голландский гашиш; Иркутск, Новосибирск, Абакан – китайская синтетика и тувинский гашиш; южное направление, из республик Средней Азии через Казахстан – героин, гашиш, конопля.

И в заключение хотелось бы отметить, что в настоящий момент ПТК «Розыск-магистраль» доступна не только оперативным сотрудникам транспортной полиции, но оперативному составу территориальных ОВД любого уровня. Также немаловажным фактором является то, что все сведения о передвижении лиц автоматически заносятся в информационно-поисковую систему «Следопыт – М».

Библиографический список

1. Приказ МВД России от 22.12.1999 № 1070 «О внедрении программно-технического комплекса "Розыск-Магистраль" в органах внутренних дел на транспорте».
2. Приказ МВД России от 02.02.2008 № 100 «О внедрении программно-технического комплекса для доступа сотрудников уголовного розыска к АИС "Розыск-Магистраль"».
3. Оперативно-розыскная деятельность: учебник. – 2-е изд., доп. и перераб. / под ред. К.К. Горяинова, В.С. Овчинского, Г.К. Синилова, А.Ю. Шумилова. – Москва: ИНФРА-М, 2004.

ПРИМЕНЕНИЕ УГОЛОВНО-ПРАВОВОГО МЕХАНИЗМА КАК СПОСОБ ЗАЩИТЫ ИНСТИТУТА ТОПОЛОГИИ ИНТЕГРАЛЬНЫХ МИКРОСХЕМ

УДК 343.2/7

Сорокун Н.С.,

кандидат юридических наук;

Алиев Г.М.,

курсант 621 учебной группы

*факультета подготовки специалистов по программам высшего образования
(Ростовский юридический институт МВД России)*

Аннотация: в статье рассматривается уголовно-правовой механизм топологии интегральных микросхем, которые являются охраняемым результатом интеллектуальной деятельности, и эффективные механизмы уголовно-правовой защиты от преступных посягательств в этой отрасли.

Ключевые слова: развитие, право, объект преступления, собственность, ответственность, законодательство.

THE APPLICATION OF CRIMINAL-LEGAL MECHANISM AS A WAY OF PROTECTING THE INSTITUTION OF TOPOGRAPHIES OF INTEGRATED CIRCUITS

Sorokun N.S.,

candidate of jurisprudence sciences;

Aliyev G.M.,

cadet 621 training group

of the faculty of training in higher education programs

(Rostov law Institute of the Ministry of internal Affairs the Russian Federation)

Abstract: the article deals with the criminal – legal mechanism of the topology of integrated circuits, which are the protected result of intellectual activity, and effective mechanisms of criminal-legal protection against criminal attacks in this industry.

Key words: development, law, object of crime, property, responsibility legislation.

Мыслительная деятельность в XX-XXI веках играет важную роль для развития экономики государства. Товары интеллектуальной продукции имеют высокий потенциал для становления промышленного сектора по всему миру. В США, Великобритании, Японии интеллектуальная собственность обеспечивает прирост ВВП на 75-90%.

Российская Федерация, обладая научным потенциалом, имеет сложности производственного характера, развитие высоких технологий в масштабе массового производства. Можно также выделить пробелы законодательства периода СССР, где авторское право признавалось не как право получения имущественной выгоды в виде прибыли, а как признание автора и его трудов. Патентное право и вовсе отсутствовало до 90-х годов, так как в СССР существовал запрет на занятие предпринимательской деятельностью и отсутствовала частная собственность.

На данный момент в Российской Федерации на высшем политическом уровне признаются факт отставания в развитии технологий и необходимость выработать механизмы эффективной охраны прав на результаты интеллектуальной деятельности [1, с. 456]. Согласно Основному Закону Российской Федерации – Конституции, интеллектуальная собственность охраняется и защищается государством, а правовое регулирование данной сферы относится к предмету исключительного ведения Российской Федерации [2].

Значение уголовно-правовой защиты в данном направлении выступает приоритетным как для отдельной личности, так и для общества в целом, так как это позволяет развивать важнейшие отрасли промышленности, культуры, науки, сельскохозяйственного производства путем закрепления норм в Уголовном Кодексе Российской Федерации и обеспечения их исполнения на территории Российской Федерации.

Инновации в науке и технике представляют интерес для криминогенной среды. Именно поэтому защита прав интеллектуальной собственности от наиболее тяжких посягательств является актуальной проблемой современного законодательства.

Развитие института интеллектуальной собственности влечет появление новейших правовых категорий, которые ранее не существовали в Российском законодательстве, что порождает правовые пробелы правового регулирования складывающихся правоотношений.

Несмотря на то, что топологии интегральных микросхем требуют высоких капиталовложений, они на сегодняшний день не охраняются уголовным законом. Существуют различные мнения о необходимости включения в часть 1 статьи 147 Уголовного кодекса Российской Федерации данный объект.

В соответствии с Гражданским кодексом (п. 1 ст. 1448 ГК) топология интегральной микросхемы – это зафиксированное на материальном носителе пространственно-геометрическое расположение совокупности элементов интегральной микросхемы и связей между ними [3]. При этом интегральная микросхема – это микроэлектронное изделие окончательной или промежуточной формы, предназначенное для выполнения функции электронной схемы, элементы и связи которого нераздельно сформированы в объеме и на поверхности материала, на основе которого изготовлено изделие.

Предусмотренные Гражданским Кодексом Российской Федерации и Договором о ЕАЭС от 29.05.2014 [4] изобретательские права на топологии интегральных микросхем остались вне правовой охраны 147 статьи УК РФ.

Решение этого вопроса представляется необходимым для сведения в единую систему и унификации механизмов уголовно-правовой защиты интеллектуальных прав.

Необходимо отметить, что законодательное закрепление данного объекта в части 1 статьи 147 Уголовного кодекса Российской Федерации [5] отвечает основным задачам, предусмотренным статьей 89 Договора о Евразийском экономическом союзе [4], где особую роль отводят гармонизации законодательств стран-членов, а также защите интересов обладателей прав на объекты интеллектуальной собственности.

Зарубежный опыт стран в решении вопросов, касающихся регулирования прав интеллектуальной собственности, а конкретно прав на топологии интегральных микросхем, требует рассмотрения для дальнейшего развития положений российского законодательства, которое недостаточно детализировано и вызывает ряд вопросов правоприменительного характера.

Например, ст. 199 Уголовного Кодекса Республики Казахстан не имеет абстрактного словосочетания «изобретательских и патентных прав», зато содержит исчерпывающий перечень охраняемых ею объектов, которые полностью совпадают с диспозицией ч. 1, предусматривающей уголовную ответственность за нарушения прав на изобретение, полезную модель, промышленный образец, селекционное достижение и топологии интегральных микросхем, правовая охрана которых предусмотрена ГК РК и Договором о ЕАЭС [4, с. 15].

В итоге рассмотрения данной проблемы важно подчеркнуть следующее: топологии интегральных микросхем, являясь охраняемым результатом интеллектуальной деятельности, необходимо обеспечить эффективными механизмами уголовно-правовой защиты от преступных посягательств.

Конституция Российской Федерации предусматривает охрану интеллектуальной собственности, поэтому гарантии реализации прав человека и гражданина относятся к фундаментальным задачам, стоящим перед государством. Таким образом, включение топологии интегральных микросхем в перечень объектов 147 статьи Уголовного Кодекса Российской Федерации позволит гармонизировать законодательство Российской Федерации и создать необходимые условия для эффективной защиты субъективных прав.

Библиографический список

1. Суханов Е.А. Российское гражданское право. Общая часть. Вещное право. Наследственное право. Интеллектуальные права. Личные неимущественные права. – 4-е изд., стер. – Москва: Статут, 2015. – 958 с.

2. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993) (с учетом поправок, внесенных Законами Российской Федерации о поправках к Конституции Российской Федерации от 30.12.2008 № 6-ФКЗ, от 30.12.2008 № 7-ФКЗ, от 05.02.2014 № 2-ФКЗ, от 21.07.2014 № 11-ФКЗ) [Электронный ресурс] // СПС «КонсультантПлюс».

3. Гражданский кодекс Российской Федерации. Часть четвертая: Федеральный закон от 18.12.2006 № 230-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. 2006. № 52 (Часть 1). Ст. 5496.

4. Договор о Евразийском экономическом союзе от 29.05.2014 (в ред. Договора от 10.10.2012, с изменениями, внесенными Договором от 23.12.2014, Протоколом от 08.05.2015) [Электронный ресурс] // СПС «КонсультантПлюс».

5. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 № 63-ФЗ (ред. от 31.12.2017) [Электронный ресурс] // СПС «КонсультантПлюс».

6. Уголовное право Республики Казахстан. Общая часть: учебник. – Алматы, 2016.

7. Уголовное право Республики Казахстан. Особенная часть: учебник. Т. 1-2. – Алматы, 2017.

ХАРАКТЕРИСТИКА ПРЕСТУПЛЕНИЙ, СОВЕРШАЕМЫХ НА ОБЪЕКТАХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА, И ИХ ДЕТЕРМИНАНТЫ

УДК 343.9

Столбина Л.В.,

кандидат юридических наук, доцент;

Черевашенко А.С.,

слушатель 251 взвода

факультета правоохранительной деятельности

(Белгородский юридический институт МВД России имени И.Д. Путилина)

Аннотация: железнодорожный транспорт занимает первое место по объему перевозок, в том числе и грузовых, среди других видов транспорта России. Около 70% от общего объема перевозок грузов осуществляется железнодорожным транспортом. Частота использования данного вида транспорта объясняет высокую долю железнодорожных преступлений в общей структуре преступлений. Характеристике преступлений, совершаемых на объектах железнодорожного транспортного комплекса и их детерминантам, посвящена данная работа.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, транспортный комплекс России, характеристика преступлений, кража грузов, незаконный оборот наркотиков, противодействие, территориальные органы МВД России на транспорте.

CHARACTERISTICS OF CRIMES COMMITTED AT THE FACILITIES OF THE RAILWAY TRANSPORT COMPLEX AND THEIR DETERMINANTS

Stolbina L.V.,

candidate of jurisprudence sciences;

Cherevashenko A.S.,

student 251 platoon of the faculty of law enforcement

(Putilin Belgorod Law Institute of Ministry of the Interior of Russia)

Abstract: rail transport ranks first in terms of traffic, including freight, among other types of transport in Russia. About 70% of the total freight traffic is carried by rail. The frequency of use of this type of transport explains a high proportion of railway crimes in the overall structure of crimes. This work is devoted to the characterization of crimes committed at the facilities of the railway transport complex and their determinants.

Key words: railway transport, transport complex of Russia, characterization of crimes, cargo theft, drug trafficking, counteraction, territorial bodies of the Russian Interior Ministry in transport.

Процесс предупреждения современной преступности и ее различных форм значительно осложняется продолжающейся консолидацией и саморазвитием соответствующей преступной среды. Это способствует криминализации многих сфер жизнедеятельности общества, коррупции, распространению экстремистских идей и международного терроризма. В этой связи, нормативная правовая база, регламентирующая противодействие преступности должна соответствовать реалиям времени, т.е. быть системной. В противном случае это приводит к рассогласованности между правовой теорией и реализацией уголовной ответственности [1; 2].

Важнейшей отраслью общественного производства в любом государстве является транспорт. Он призван удовлетворять потребности предприятий, учреждений, граждан в перевозках грузов и пассажиров [3]. Однако транспорт является не только одной из отраслей экономики, но и выступает источником повышенной опасности, а зачастую объектом преступного посягательства. Поэтому к числу первостепенных задач, решаемых государством, относится обеспечение безопасности транспорта и транспортной инфраструктуры, а в этой связи должен повышаться уровень осуществления правоохранительных функций на объектах транспорта [4, с. 3].

Характеризуя оперативную обстановку на транспорте в 2017 году, генерал-лейтенант полиции Д.В. Шаробаров, отметил: «На фоне снижения в последние несколько лет уровня преступности в прошедшем году произошло некоторое увеличение (на 4%) количества зарегистрированных преступлений на транспорте, в основном за счет роста краж, мошенничеств, а также выявления преступлений в сфере незаконного оборота наркотиков и оружия. Со-

кратилось количество убийств (-32%), умышленного причинения тяжкого вреда здоровью (-26%), разбоев (-11%), краж грузов (почти на 20%). Снизился уровень подростковой преступности (-23,6%; 214 преступлений)» [5].

Железнодорожный транспорт – это вид транспорта, который выполняет перевозки грузов и пассажиров по рельсовым путям в вагонах с помощью локомотивной или моторвагонной тяги [6, с. 11]. Эксплуатационная длина Российских железных дорог составляет 85,2 тыс. км. Еще в 2013 году в структуре *пассажирооборота – 27%, грузооборота на транспорте – 44%* [7], а в 2016 году, по мнению некоторых исследователей (О.В. Ивушкина), железнодорожный транспорт занимает первое место по объему перевозок, в том числе и грузовых, среди других видов транспорта России, т.е. *около 70 % от общего объема перевозок грузов осуществляется железнодорожным транспортом* [8].

Проведя серьезное научное исследование, О.П. Грибунов считает, что в Российской Федерации с учетом специфики ее протяженности главенствующее место среди видов транспорта занимает железнодорожный транспорт. Частота использования данного вида транспорта, по мнению указанного автора, объясняет высокую долю железнодорожных преступлений в общей структуре преступлений, и особенно против собственности [4].

Анализ специальной литературы, проведенный А.Н. Варыгиным, позволяет ему выделить определенные особенности данного вида транспорта:

- универсальность, которая заключается в возможности обслуживать все отрасли экономики и удовлетворять потребности населения в перевозках практически во всех климатических зонах страны и в любое время года;
- высокая провозная способность и эффективность перевозок грузов и пассажиров;
- скорость перемещения грузов и багажа (максимальная скорость 200 км/ч);
- круглосуточный цикл работы транспорта;
- нормативный характер работы (любой технологический процесс регламентирован нормами права (уставами, правилами и т.д.);
- меньшее воздействие на окружающую среду по сравнению с иными видами транспорта, например, автомобильным, воздушным [3].

По мнению указанного выше автора именно отраслевые особенности железнодорожного транспорта, определяют криминологически значимые факторы, сказывающиеся на структуре преступности на данном виде транспорта, формирующие ее особенности, делающие железнодорожные объекты «привлекательными» для преступников [3].

По мнению ряда авторов, железнодорожный транспорт имеет присущие ему криминологически значимые особенности, которые как непосредственно, так и опосредованно накладывают свой отпечаток на общее состояние и структуру преступности на указанном виде транспорта и обуславливают его «притягательность» для лиц, совершающих преступления. Они заключаются в следующем:

1. Сосредоточение на объектах железнодорожного транспорта большого количества товарно-материальных ценностей, т.е. багажа и грузов. Каждый год по железным дорогам страны перевозятся грузы на сотни миллиардов рублей, что не может не привлекать внимание преступников к объектам данного вида транспорта [9]. Не случайно на протяжении многих лет кражи грузов были одним из распространенных видов преступлений на железнодорожном транспорте [3]. Отметим, что за 2017 год (по сравнению с аналогичным) *на 6,1% больше выявлено преступлений в сфере грузовых перевозок на железнодорожном транспорте (с 296 до 314).*

По мнению И.А. Бадиной, «... грузовые перевозки на железнодорожном транспорте традиционно являются сферой наибольшей криминальной уязвимости. Сумма убытков, понесенных всеми участниками перевозочного процесса, постоянно возрастает. В среднем в год по стране она составляет около 150 млрд руб» [9].

По мнению О.В. Ивушкиной в последние годы с развитием технологий преступления рассматриваемого вида совершенствуются по способу хищения грузов. Если раньше преступления совершались путем срыва, подмены запорно-пломбировочных устройств, проруба стен, потолков вагонов и контейнеров, срезания дверей, то в настоящее время существуют более скрытые способы, совершаемые путем переадресовки грузовых отправок, замены и подделки подлинных перевозочных документов. *Существует практика перевозки грузов по так называемым серым схемам. Это особенно распространено в международной перевозке, когда груз к месту назначения приходит совершенно с другими документами, чем при его отправке. На внутренних перевозках груз зачастую отправляется без надлежаще оформленных перевозочных документов и, в частности, товарно-транспортных накладных. Как правило, преступления подобного рода заранее тщательно подготавливаются, имеют высокую степень латентности. В них часто принимают участие работники железнодорожного транспорта или лица, знающие процесс перевозки грузов* [8].

Еще одним фактором является нахождение на станциях и вокзалах, в пассажирских поездах значительного количества людей, имеющих при себе определенные, денежные средства и другое имущество [3]. И надо подчеркнуть, что по отдельным сведениям, размещенным в сети интернет, *пассажиропоток на поездах дальнего следования и на международных маршрутах, идущих в страны российского дальнего зарубежья, увеличился на 16,5% только в первом квартале 2017 года по сравнению с прошлым годом и составил более 143 тысяч 300 человек.*

Кражи, как известно, являются самыми распространенными преступлениями против собственности. Так, в общей структуре российской преступности их доля превышает 50 %, причем эта тенденция, по мнению И.А. Бадиной, является одной из самых устойчивых, о чем свидетельствует ее сохранение на протяжении десятилетий. Более узкую, но вместе с тем чрезвычайно актуальную проблему представляют кражи личного имущества, совершаемые

на объектах железнодорожного транспорта. Большая распространенность данных преступлений, их заметный рост, по мнению указанного автора, негативно влияют на уровень криминологической безопасности пассажиров [9].

Действительно, следует признать, что хищение чужого имущества, представленного в виде материальных объектов, – достаточно распространенное преступление в подвижных составах и на вокзалах. Тем не менее, с появлением банковских карт и «хранением» на них денежных средств растет разновидность способов хищения чужого имущества, в том числе и денежных средств. Примером тому является случай, когда в дежурную часть на станции Москва-Рязанская обратился житель Уфы с заявлением о пропаже денежных средств с его банковской карты. Из показаний заявителя, следует, что в ожидании своего поезда, он решил скоротать время на вокзале со случайным знакомым. Будучи в состоянии алкогольного опьянения, заявитель ненадолго задремал, а проснувшись, решил сделать покупку с карты, что оказалось невозможным по причине отсутствия на ней денежных средств. В ходе оперативно-розыскных мероприятий сотрудники транспортной полиции просмотрели записи с камер видеонаблюдения, после чего стало понятно, что новоиспечённый приятель потерпевшего воспользовался ситуацией, вытащил из кармана спящего банковскую карточку, а спустя несколько минут вернул ее на место. Отделом дознания ЛУ МВД России на станции Москва-Рязанская в отношении задержанного возбуждено уголовное дело по признакам преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 158 УК РФ [10].

Продолжая анализ исследуемой проблемы, отметим, что объектами железнодорожного транспорта являются железнодорожные рельсовые пути, железнодорожные станции и расположенные на них предприятия транспорта, подвижной состав (локомотивы, вагоны, платформы и т.п.), средства связи, сигнализации данного транспорта. Анализ, проведенный О.В. Ивушкиной, показал, что уже на протяжении многих лет железнодорожный транспорт является объектом «охотников» за цветным и черным металлом. Это следует отнести и к другим отраслям производства и хозяйственной деятельности во всех регионах России. «Наибольшим спросом» у злоумышленников среди черного металла пользуется металлолом, чугун, ферросплавы. Предметом преступного посягательства среди цветного металла в основном являются рельсы (снимаются с железнодорожных путей), детали вагонов и даже целые вагоны. Расхищаются изделия, устройства и материалы средств сигнализации и связи, содержащие цветные металлы, кабели и провода энергоснабжения. В результате уничтожаются и повреждаются системы, при помощи которых осуществляется управление движением поездов. Создается угроза безопасности движения поездов, жизни пассажиров. Так, на Забайкальской железной дороге расхитители, разбирая километровый запас рельсов, протаранили рельсом локомотив проходящего пассажирского поезда [8].

В практике встречаются и другие случаи. Так, в дежурную часть Ростовского линейного управления МВД России на транспорте поступило телефонное сообщение от заведующего контейнерной площадкой станции

Ростов-Товарный о том, что на территории площадки обнаружено отсутствие большого количества высоковольтных кабелей.

В результате проведенных оперативно-розыскных мероприятий сотрудники Ростовского линейного управления МВД России на транспорте выявили трех жителей Ростовской области в возрасте от 28 до 50 лет.

Полицейскими установлено, что злоумышленники, находясь на территории контейнерной площадки станции Ростов-Товарный, совершили хищение высоковольтного кабеля козлового крана общей длиной около 55 метров. Сумма ущерба составила более 700 тысяч рублей. Также установлено, что один из подозреваемых ранее уже неоднократно привлекался к уголовной ответственности [11].

2. Достаточно быстрое перемещение грузов, багажа и пассажиров в пространстве (что, порой, затрудняет выявление лиц, совершивших преступление, и привлечение их к уголовной ответственности) [12].

Так, 2 мая 2017 года в дежурную часть Ново-Уренгойского ЛО МВД России на транспорте поступило сообщение, что по прибытии пассажирского поезда сообщением «Новый Уренгой-Оренбург» на станцию Ноябрьск требуется наряд полиции. Семь пассажиров одного вагона, проснувшись после проследования поездом участка «Коротчаево-Ханымей», обнаружили пропажу своих сотовых телефонов и одного планшета с зарядным устройством, которые они, ложась спать, оставили в газетницах. Общая стоимость похищенного имущества составила более 44 000 рублей. На место происшествия прибыла следственно-оперативная группа, которая установила подозреваемого в совершении кражи (им оказался житель Омска, 1991 года рождения). В ходе предварительного расследования было установлено, что подозреваемый следовал в поезде из Нового Уренгоя до станции Ульт-Ягун. Поздней ночью, когда все пассажиры заснули, он прошел по вагону и похитил все мобильные устройства, оставленные пассажирами без присмотра в газетницах, а затем вышел из поезда на станции Пурпе [13].

Достаточно тревожной видится статистика совершенных преступлений в поездах пригородного сообщения, находящихся в оперативном обслуживании УТ МВД России по ЦФО. Так, за 10 месяцев 2017 года зарегистрировано около 800 преступлений. Чаще всего в пригородных поездах совершаются кражи (зарегистрировано 600). Причина достаточно простая. По мнению начальника УТ МВД России по ЦФО генерал-майора полиции О.В. Калинкина «... пассажиры засыпают в дороге, а их вещи кто-то забирает себе или же попутчики присваивают предметы, забытые уже покинувшим вагон пассажиром». Зафиксировано в электричках порядка 30 случаев грабежей. При этом в сутки наряды транспортной полиции ЦФО сопровождают более 700 поездов пригородного сообщения. Всего за 10 месяцев 2017 года наряды сопровождения обеспечили безопасность 220 тыс. пригородных поездов [14]. Полагаем, что именно это в большей мере способствовало тому, что согласно статистическим сведениям УТ МВД России по ЦФО в 2017 году прослеживается снижение количества совершенных преступлений на платформах поез-

дов дальнего следования на 15,4% (22), в поездах дальнего следования – на 5,3% (468), на вокзалах – на 3,9% (955). Однако отмечен рост преступлений, совершенных в пригородных поездах – на 38,2% (1241), на платформах пригородных поездов – на 15,5% (253), на перегонах – на 35,9% (466), на станциях – на 7,4% (1000).

Возвращаясь к указанному выше количеству сопровождаемых поездов, отметим, что по мнению генерал-майора полиции О.В. Калинкина «.... цифра большая, но она на порядок меньше общего количества вышедших за это время электричек – их более 1 млн.». То есть достаточно сложно осознать полный объем пассажиропотока на поездах пригородного сообщения и дальнего следования.

3. Подвижной состав железнодорожного транспорта удобен для перевозки предметов, изъятых из гражданского оборота (наркотические средства, огнестрельное оружие, взрывчатые вещества, радиоактивные материалы и другие предметы).

Известно, что, в основном, контрабанда наркотиков пресекается на европейском направлении, однако и страны Центральной Азии и Южного Кавказа по-прежнему находятся в цепочке наркотрафика. С этой стороны в Россию пытаются провозить партии, состоящие из опиумной и канабисной группы. У нас два пути афганского захода наркотиков – это казахстанское направление и страны Закавказья. Казахстан – потому что рядом Таджикистан, Узбекистан, Кыргызстан, откуда провозят наркотики. Из стран Закавказья по земле наркотик пытаются ввозить через Армению и Грузию, а из Азербайджана чаще при помощи авиационного транспорта. Часть транзитных грузов, идущих из Азербайджана, проходит через территорию России, и уходит в Европу [15].

Анализ преступлений, связанных с крупными партиями наркотиков, показывает, что примерно 25% лиц, их совершивших, является гражданами государств «ближнего зарубежья». В основном в качестве курьеров используются граждане Украины, Казахстана, Азербайджана, Литвы и государств Средней Азии.

Основным средством доставки наркотиков по-прежнему остается железнодорожный транспорт, на долю которого приходится почти 80% всех перевозок. Автомобильным транспортом перевозится 14,2%, воздушным – 5 %, морским – 1%.

4. Подвижной состав железнодорожного транспорта и ряд перевозимых им грузов являются источниками повышенной опасности и в случае взрыва, поджога могут привести к гибели большого количества людей и существенному материальному ущербу. Именно в этой связи подвижной состав привлекает внимание террористов [3]. *Отрадным является то, что за 9 месяцев 2017 года преступления экстремистской и террористической направленности на территории обслуживания УТ МВД России по ЦФО не регистрировались.*

Обобщая изложенное выше, справедливости ради, надо отметить, что указанные преступления характерны для всех видов транспорта.

Библиографический список

1. *Иванцов С.В.* Пособничество в террористическом акте как форма содействия террористической деятельности // *Безопасность бизнеса.* 2017. № 2. С. 51-55.
2. *Иванцов С.В.* Правовые проблемы контроля над организованной преступностью: международный опыт и перспективы развития // *Вестник Воронежского института МВД России.* 2009. № 3. С. 10-16.
3. *Варыгин А.Н.* Особенности преступности на железнодорожном транспорте // *Проблемы правоохранительной деятельности.* 2017. № 3. С. 62-65.
4. *Грибунов О.П.* Теоретические основы и прикладные аспекты раскрытия, расследования и предупреждения преступлений против собственности, совершаемых на транспорте: автореф. дис. ... д-ра юрид. наук. – Ростов-на-Дону, 2017.
5. На совещании у заместителя Министра внутренних дел Российской Федерации генерал-полковника полиции М.Г. Ваничкина подведены итоги оперативно-служебной деятельности Главного управления на транспорте МВД России в 2017 году. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://xn--c1a4ac.xn--b1aew.xn--p1ai/>
6. Большая энциклопедия транспорта. Т. 4: Железнодорожный транспорт / под ред. Н.С. Конырева. – Москва, 2003.
7. Россия в цифрах. 2013. Краткий статистический сборник. – Москва: Росстат, 2013.
8. *Ивушкина О.В.* Структура и динамика преступности на железнодорожном транспорте в сфере грузовых перевозок и ее предупреждение (на примере Восточно-Сибирской железной дороги) // *Сибирский юридический вестник.* 2016. № 2. С. 89-94.
9. *Бадина И.А.* Анализ преступности, совершаемой на железнодорожном транспорте / Концепции фундаментальных и прикладных научных исследований: сборник статей международной научно-практической конференции: в 4-х ч. – Москва, 2017. С. 16-18.
10. На Казанском вокзале в Москве раскрыта кража денежных средств с банковской карты пассажира. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://гут.мвд.рф>.
11. Транспортные полицейские Ростова раскрыли кражу по горячим следам. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://гут.мвд.рф>
12. *Дубовой И.П.* Преступность на железнодорожном транспорте и ее предупреждение: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. – Москва, 2007 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://law.edu.ru>.
13. Сотрудниками Ново-Уренгойского ЛО МВД России на транспорте раскрыто преступление. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://гут.мвд.рф>.
14. Сопровождение пригородных поездов. <http://mosday.ru>
15. <http://ru.sputniknews-uz.com>.

О ФУНКЦИЯХ ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ ОРГАНОВ МВД РОССИИ НА ТРАНСПОРТЕ

УДК 351.81

Трофимов Д.А.

(Сызранский ЛО МВД России на транспорте УТ МВД России по ПФО)

Аннотация: в статье анализируются проблемы правового регулирования функций территориальных органов МВД России на железнодорожном, водном и воздушном транспорте, исследуется их содержание, предлагаются меры по совершенствованию правового регулирования в этой сфере.

Ключевые слова: территориальные органы МВД России на транспорте, транспортная полиция, функции, совершенствование деятельности.

ON THE FUNCTIONS OF THE TERRITORIAL BODIES OF THE MINISTRY OF INTERNAL AFFAIRS OF RUSSIA ON TRANSPORT

Trofimov D.A.

(Syzran Linear Department of the Ministry for Internal Affairs,
Transport Directorate of the Ministry of Internal Affairs for Privolzhsky
Federal District)

Abstract: the article analyzes the problems of legal regulation of the functions of the territorial bodies of the Ministry of internal Affairs of Russia on railway, water and air transport, examines their content, suggests measures to improve legal regulation in this area.

Key words: territorial bodies of the Ministry of internal Affairs of Russia on transport, transport police, functions, improvement of activity.

МВД России¹ представляет собой разновидность социальной организованной системы, предназначенной для реализации правоохранительной функции государства, обладающей сложной структурой и являющейся одной из самых крупных по количеству сотрудников среди всех органов исполнительной власти.

Выступая в качестве объекта управления, деятельностью которого руководит Президент Российской Федерации, Министерство одновременно является субъектом управления по отношению к входящим в ее структуру территориальным органам, выполняющим основной объем правоохранительных функций.

¹ Далее – Министерство.

При этом территориальные органы МВД России представляют собой самостоятельные системы управления, имеющие свои субъекты и объекты управления, а также собственный механизм управления, который, в свою очередь, проявляется посредством управленческих отношений (взаимосвязей, возникающих в ходе управленческой деятельности), исходящих из четко поставленной цели, связанных с ней задач и функций, составляющих содержание системы управления.

Более того, в прямой зависимости от функций любой социальной системы находится ее структура. В этой связи в научной литературе подчеркивается, что иное построение, отличное от схемы «задачи→функция→структура», в конечном счете, становится произволом, грубым нарушением основных постулатов теории управления [1, с. 65-72].

Если задачи территориальных органов МВД России различного уровня в основном конкретизированы в соответствующих статусных документах, то их функции, как правило, не систематизируются и отдельно в них не выделяются. Это в полной мере относится к территориальным органам МВД России на транспорте, среди которых лишь для линейных отделов на железнодорожном, водном и воздушном транспорте систематизированы и выделены в соответствующем Типовом положении [2] их функции.

В обобщенном виде функции полиции содержатся в Федеральном законе «О полиции» [3], ст. 2 которого посвящена основным направлениям деятельности полиции, являющимся, по своей сути, ее функциями. В настоящее время указанная норма содержит 9 основных направлений деятельности, причем их анализ свидетельствует о том, что не все они свойственны территориальным органам МВД России на транспорте (например, обеспечение безопасности дорожного движения и государственная защита участников уголовного судопроизводства).

При этом представляется, что эти направления деятельности являются основными для полиции в целом и они должны быть дифференцированы для различных территориальных органов МВД России исходя из стоящих перед ними задач, специфики их деятельности и т.д.

Попытка такой дифференциации была предпринята относительно функций ЛО МВД России на транспорте, содержащихся в Типовом положении об этих территориальных органах МВД России. Всего для ЛО МВД России на транспорте определено 9 основных направлений деятельности.

Сравнивая их с аналогичными направлениями, содержащимися в Федеральном законе «О полиции», обращает на себя внимание тот факт, что такое направление деятельности полиции, как «обеспечение правопорядка в общественных местах», для ЛО МВД России на транспорте обоснованно уточнено в качестве «обеспечения правопорядка на объектах транспорта», т.к. не все объекты транспорта относятся к категории общественных мест, а правопорядок является условием их стабильного функционирования и обеспечения, в конечном счете, транспортной безопасности.

Вместе с тем представляются спорными такие функции ЛО МВД России на транспорте, как «контроль за соблюдением законодательства Российской Федерации в области оборота оружия». Эта функция была исключена из основных направлений деятельности полиции в 2016 г., а также такое направление, как «участие ... в обеспечении государственной защиты потерпевших, свидетелей и иных участников уголовного судопроизводства», которое более свойственно территориальным органам МВД России по субъектам Российской Федерации, где предусмотрена возможность создания соответствующих подразделений.

В ходе проведенного опроса руководителей территориальных органов МВД России по вопросам совершенствования деятельности ОВД на железнодорожном транспорте перед респондентами был поставлен вопрос о том, какие направления деятельности являются приоритетными для этих подразделений. Среди предложенных 9 вариантов ответа были как направления, определенные Федеральным законом «О полиции» в качестве основных, так и не являющиеся таковыми.

По результатам опроса наибольшее число руководителей ОВДТ (27,1%) и руководителей иных территориальных органов МВД России, не относящихся к ОВДТ, а также слушателей Академии управления МВД России (26,1%) выбрали «обеспечение правопорядка на вокзалах и в поездах».

Представляется, что большинство респондентов выбрали в качестве наиболее важного направления именно это, причем не входящее в перечень основных направлений деятельности полиции в целом, т.к. оно отражает отраслевую направленность деятельности ОВДТ.

Еще одним из наиболее важных направлений деятельности органов внутренних дел на железнодорожном транспорте, по мнению респондентов, является «участие в реализации мер по обеспечению транспортной безопасности».

Несмотря на то, что это направление деятельности также не является основным для полиции в целом, 22,2% руководителей ОВДТ (второй по наибольшему числу ответов) и 17,9% руководителей иных территориальных органов, не относящихся к категории ОВДТ, и слушателей Академии управления МВД России (третий по наибольшему числу ответов) отмечают важность работы в этом направлении.

Следующими направлениями деятельности, которое респонденты называли в числе основных для органов внутренних дел на железнодорожном транспорте, является «предупреждение, выявление и раскрытие преступлений» (19,4% руководителей ОВДТ и 17,9% руководителей иных территориальных органов МВД России, не относящихся к ОВДТ, и слушателей Академии управления МВД России), а также «защита личности от противоправных посягательств» (16,4% руководителей ОВДТ и 17,9% руководителей иных территориальных органов МВД России, не относящихся к ОВДТ, и слушателей Академии управления МВД России).

Таким образом, на примере проведенного социологического исследования прослеживается необходимость учета специфики деятельности различных территориальных органов МВД России при определении и формулировании основных направлений их деятельности.

Полученные данные могут быть также использованы применительно к функциям ЛУ МВД России на транспорте (за исключением подчиненных непосредственно Министерству), которые, по нашему мнению, необоснованно относятся к иному, нежели ЛО МВД России на транспорте уровню территориальных органов (к межрегиональному и районному соответственно), т.к. отличаются, в основном, лишь штатной численностью, обладая аналогичными задачами и полномочиями.

Кроме того, немаловажным является понимание того факта, что перечисленные в Федеральном законе «О полиции» функции являются внешнесистемными, помимо которых важную роль в обеспечении эффективности деятельности территориальных органов МВД России имеют функции управления, разделяющиеся на две группы – познавательные-программирующие и организационно-регулирующие. К первой из них относятся – сбор и анализ информации, прогнозирование и планирование, ко второй – организация, регулирование и контроль [4, с. 14].

Анализ Федерального закона «О полиции» и статусных документов территориальных органов МВД России позволяет сделать вывод о том, что в этих нормативных правовых актах не уделено должного внимания функциям управления, реализуемым соответствующими субъектами, их осмыслению и упорядочиванию. В этой связи представляются справедливыми выводы некоторых ученых об изъятии из полномочий МВД России большей части управленческих функций, таких, как анализ, координация, планирование, учет и сбор информации, контроль и т.д. [5, с. 48-52].

Изучение категориального аппарата, характеризующего понятие функции государственного органа, приводит к обоснованному выводу о том, что функции – это социально значимые направления его деятельности, осуществляемые через ее конкретные виды в рамках установленных законом типов деятельности, в которых реализуется его компетенция. Причем именно компетенция государственного органа определяет наличие тех или иных функций, которые он осуществляет [6, с. 5-6].

Проанализировав компетенцию таких субъектов управления, как УТ МВД России по ФО и ЛУ МВД России на транспорте, подчиненных непосредственно Министерству, можно выделить следующие их полномочия, которые в той или иной степени соотносятся с функциями управления:

1. Осуществление мер по реализации государственной политики в сфере внутренних дел на объектах транспорта, находящихся в оперативном обслуживании.

2. Анализ и прогнозирование состояния преступности, охрана общественного порядка и собственности, обеспечение общественной безопасности на объектах транспорта, выработка на их основе мер по укреплению правопорядка, внесение в Главное управление и органы государственной власти субъектов Российской Федерации, находящиеся в пределах федерального округа, предложений по совершенствованию защиты личности, общества и государства от противоправных посягательств на объектах транспорта.

3. Участие в разработке и реализации государственных программ, региональных, межрегиональных программ, программ муниципальных образований, а также законов и иных нормативных правовых актов субъектов Российской Федерации в области охраны общественного порядка и обеспечения общественной безопасности на объектах транспорта.

4. Обеспечение планирования и координации, осуществление контроля деятельности подчиненных ОВДТ, а также их инспектирование.

5. Обобщение правоприменительной практики ОВДТ и внесение на этой основе в Главное управление, органы государственной власти субъектов Российской Федерации, находящиеся в пределах федерального округа, предложений по совершенствованию законодательства России, нормативных правовых актов МВД России и законодательства соответствующих субъектов Российской Федерации.

6. Запрашивать и получать от территориальных органов федеральных органов исполнительной власти, органов государственной власти субъектов Российской Федерации, иных государственных органов, органов местного самоуправления, находящихся в пределах федерального округа, общественных объединений и организаций документы, справочные и другие материалы, необходимые для принятия решений по вопросам, отнесенным к установленной сфере деятельности.

Вопросы правовой характеристики функций государственных органов, их закрепления в компетенции последних являются не абстрактно-теоретическими, а непосредственно практическими, т.к. ведут к совершенствованию их правового статуса и к улучшению их управленческой деятельности [7, с. 164], однако до настоящего времени для территориальных органов МВД России на железнодорожном, водном и воздушном транспорте эти вопросы остаются не решенными.

Неопределенность во внешнесистемных функциях территориальных органов МВД России на транспорте различного уровня (окружного, межрегионального и районного) продолжает оставаться сдерживающим фактором в повышении эффективности их деятельности по обеспечению транспортной безопасности, а научное обоснование их управленческих функций содержит потенциал улучшения деятельности их аппаратов управления.

Библиографический список

1. *Ульянов А.Д., Жаглин А.В.* Содержание механизма управления в органах внутренних дел // Вестник Воронежского института МВД России. 2010. № 2.
2. Приказ МВД России от 15.06.2011 № 636 (ред. от 13.02.2015) «Об утверждении Типового положения о линейном отделе Министерства внутренних дел Российской Федерации на железнодорожном, водном и воздушном транспорте».
3. Федеральный закон от 07.02.2011 № 3-ФЗ (ред. от 07.03.2018) «О полиции».
4. Организация управления органами внутренних дел: учебник. – 2-е изд., доп. и перераб. / под общ. ред. А.М. Кононова и И.Ю. Захватава. – Москва: Академия управления МВД России, 2016.
5. *Коневская О.Ю.* Функции управления МВД России в контексте требований административной реформы // Труды Академии управления МВД России. 2009. № 2.
6. *Федотов А.В.* Функция государственного органа: к вопросу интерпретации // История государства и права. 2009. № 5.
7. *Атаманчук Г.В.* Теория государственного управления: учебник. – Москва: Омега-Л, 2014.

СОДЕРЖАНИЕ

**Амельчаков И.Ф.,
Александров А.Н.**

СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ ПОДГОТОВКИ КАДРОВ ДЛЯ ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ ОРГАНОВ МВД РОССИИ НА ТРАНСПОРТЕ 3

Антонова А.А.

РЕАЛИЗАЦИЯ ОРГАНАМИ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ НА ТРАНСПОРТЕ ОТДЕЛЬНЫХ ПОЛНОМОЧИЙ В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ 8

**Волостных С.А.,
Попова А.А.**

ТЕОРИЯ, МЕТОДИКА И ПРАКТИКА ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ НА ТРАНСПОРТЕ 16

Гундаров А.В.

СОЦИАЛЬНАЯ ИНЖЕНЕРИЯ В ПРАВООХРАНИТЕЛЬНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ 21

Долматова М.О.

К ВОПРОСУ О КРИМИНАЛИСТИЧЕСКОЙ ХАРАКТЕРИСТИКЕ ХИЩЕНИЙ НЕФТЕПРОДУКТОВ НА ОБЪЕКТАХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА..... 25

**Квитчук А.С.,
Квитчук М.А.**

О ПОВЫШЕНИИ ЭФФЕКТИВНОСТИ СТАТИСТИЧЕСКОГО АНАЛИЗА ПРИ ПОДГОТОВКЕ СПЕЦИАЛИСТОВ В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ 30

**Квитчук М.А.,
Татевосян А.С.**

КОЛИЧЕСТВЕННЫЙ АНАЛИЗ ОЦЕНКИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ 35

Коломейцева Е.В.

ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ УЧАСТИЯ ПОЛИЦИИ В МЕРАХ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ 38

Котарев С.Н., Котарева О.В., Исычко В.Ю. ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ ОРГАНОВ МВД РОССИИ НА ТРАНСПОРТЕ ПО БОРЬБЕ С НЕЗАКОННЫМ ОБОРОТОМ НАРКОТИКОВ (НА ПРИМЕРЕ УТ МВД РОССИИ ПО СЗФО)	46
Макацария Д.Ю., Подлужный А.А. ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНЫХ УСЛОВИЙ ДВИЖЕНИЯ	54
Макацария Д.Ю., Скворцов Е.Ю. ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПРЕИМУЩЕСТ- ВА НА ПЕРЕКРЕСТКАХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ	57
Меняйло Д.В., Шинкарев В.Д. ТАКТИКА ДЕЙСТВИЙ СОТРУДНИКОВ ПОЛИЦИИ ПРИ УГРОЗЕ ВОЗНИКНОВЕНИЯ ВЗРЫВА	60
Новоселов К.Ю., Кирюшин И.И. АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ИНФОРМАЦИОН- НЫХ ТЕХНОЛОГИЙ В ОБЕСПЕЧЕНИИ БЕЗОПАСНОСТИ ДО- РОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	66
Петрыкин Н.Н. К ВОПРОСУ О ПРОТИВОДЕЙСТВИИ НЕЗАКОННОЙ ТОРГОВЛЕ В ЗОНЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЖАНДАРМСКИХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖ- НЫХ ПОЛИЦЕЙСКИХ НА ТЕРРИТОРИИ КУРСКОЙ ГУБЕРНИИ (ВТОРАЯ ПОЛОВИНА XIX – НАЧАЛО XX ВЕКА)	70
Рычкова Н.В., Морозов А.В., Евтюшкин А.А. АНАЛИЗ И ОЦЕНКА БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА ДОРОГАХ ГОРОДА БАРНАУЛА АЛТАЙСКОГО КРАЯ С УЧА- СТИЕМ ДЕТЕЙ	75

Сафонов Н.В.

ПРОБЛЕМЫ ВНУТРЕННЕГО ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ ОПЕРАТИВНО-РОЗЫСКНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПО ЛИНИИ БОРЬБЫ С КРАЖАМИ, СОВЕРШАЕМЫМИ НА ОБЪЕКТАХ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА	80
---	----

**Сергеев Е.А.,
Дудин В.Ю.**

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ ПРЕСТУПЛЕНИЙ, СВЯЗАННЫХ С КРАЖЕЙ ГРУЗОВ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ	86
--	----

Собин М.Е.

НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ ЭКСПЛУАТАЦИИ ПРОГРАММНО-ТЕХНИЧЕСКОГО КОМПЛЕКСА «РОЗЫСК-МАГИСТРАЛЬ» МВД РОССИИ	90
---	----

**Сорокун Н.С.,
Алиев Г.М.**

ПРИМЕНЕНИЕ УГОЛОВНО-ПРАВОВОГО МЕХАНИЗМА КАК СПОСОБ ЗАЩИТЫ ИНСТИТУТА ТОПОЛОГИИ ИНТЕГРАЛЬНЫХ МИКРОСХЕМ	95
--	----

**Столбина Л.В.,
Черевашенко А.С.**

ХАРАКТЕРИСТИКА ПРЕСТУПЛЕНИЙ, СОВЕРШАЕМЫХ НА ОБЪЕКТАХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА, И ИХ ДЕТЕРМИНАНТЫ	98
--	----

Трофимов Д.А.

О ФУНКЦИЯХ ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ ОРГАНОВ МВД РОССИИ НА ТРАНСПОРТЕ	106
---	-----

НАУЧНОЕ ИЗДАНИЕ

**Актуальные вопросы деятельности
территориальных органов МВД России на транспорте**

Сборник материалов
научно-практической конференции

25 мая 2018 г.

Выпуск 4

Редактор ***О.Н. Тулина***
Техн. редактор ***Т.Л. Ковалева***

Подписано в печать .2018 г., формат бумаги 60х90/16, уч.изд.л. 7,2,
бумага офсетная, печать трафаретная
Тираж 30 экз., заказ № 82

Отпечатано в отделении полиграфической и оперативной печати
Белгородского юридического института МВД России имени И.Д. Путилина
г. Белгород, ул. Горького, 71

