УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

УДК 34.096

© Черненко Нина Викторовна
— кандидат экономических наук, доцент, старший преподаватель кафедры подготовки руководящего состава органов внутренних дел филиала Академии управления МВД России «Болшево»

Краткий статистический анализ правоохранительной деятельности в системе транспортной безопасности

Аннотация. Статья посвящена исследованию роли правоохранительной деятельности транспортной полиции как правоохранительного органа в системе транспортной безопасности на объектах транспорта и транспортной инфраструктуры. Представлен краткий статистический анализ правоохранительной деятельности в системе транспортной безопасности. По статистическим данным можно контролировать, насколько защищенными от преступных посягательств чувствуют себя люди на объектах транспорта. Показана схожесть задач современной транспортной полиции с задачами, которые ставились перед первыми службами охраны безопасности на транспорте, организованными еще при Николае I. Освещены вопросы необходимости повышения доверия граждан к транспортной полиции. Рассмотрено влияние пандемии COVID-19 на работу транспортной сферы.

Ключевые слова: транспортная безопасность; правоохранительная деятельность; транспортная полиция; оперативная обстановка; незаконная торговля огнестрельным оружием и боеприпасами; незаконная миграция.

© Nina V. Chernenko
— Candidate of Economic Sciences, associate professor,
senior lecturer of the department of training of the leading personnel
of internal affairs bodies of the Branch of the Academy of Management
of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation “Bolshevo”

Brief statistical analysis of law enforcement in the transport security system

Abstract. The current paper has presented the study of the role of law enforcement of the transport police as a law enforcement body in the transport security system at transport facilities and transport infrastructure. There has been given a brief statistical analysis of law enforcement in the transport security system. According to statistical data it has become possible to control the degree people feel themselves protected from criminal offences at transport facilities. There has been shown a similarity of the tasks of the modern transport police with the tasks that were set before the first transport security services, organized under Nicholas I. There have been considered the issues of the necessity to improve the confidence of citizens in the transport police. There has been determined the impact of the COVID-19 pandemic on the work of the transport sector.

Keywords: transport security/safety; law enforcement; transport police; operational situation; illegal trade in firearms and ammunition; illegal migration.

Роль транспорта решительно можно назвать государственно важной, и это не будет преувеличением. Развитие транспортного комплекса напрямую влияет на социальную, строительную, инжиниринговую, логистическую и другие ключевые сферы деятельности, влияя в целом на всю экономику страны.

Исторически сложилось так, что развитие транспортного комплекса влечет не только положительные изменения, но и отрицательные. Так, с появлением первой железной дороги в эту сферу устремилась и преступность: перемещение людей между Царским селом и Москвой с суммами наличности и багажом стало лакомым кусочком для воров и грабителей всех мастей. Именно тогда, в 1836 г., государством была создана первая правоохранительная служба — железнодорожная жандармерия, призванная обеспечить порядок на транспорте и защиту имущества и личности пассажиров. С развитием железных дорог потребовались уже более жесткие меры слежения за правопорядком, начиная от борьбы с безбилетниками, мошенничеством, хищением багажа и грузов, бандитизмом, криминалом и заканчивая контролем за организацией строительства с использованием транспортных структур и различных магистралей, во избежание вредительства и разрушений. Всем этим, начиная с 1960-х гг. занимались полицейские управления, которые были сформированы из бывших жандармских эскадронов и команд.

На сегодняшний день к преступлениям на железнодорожном транспорте добавились так называемые современные виды противозаконных деяний, т.е. криминальных: незаконный оборот наркотиков; незаконная торговля огнестрельным оружием и боеприпасами, незаконная миграция и другие виды противоправных деяний [1].

Незаконный оборот наркотиков — это прежде всего криминальный бизнес, который включает товарные потоки, транспортную логистику и транспортировку с последующей реализацией.

Незаконный оборот оружия предполагает криминальные симптомы с отягчающими обстоятельствами. Незаконный оборот огнестрельного оружия и боеприпасов рождает дополнительный импульс для осуществления и наиболее опасных правонарушений или же преступлений, таких как терроризм, экстремизм, бандитизм.

В 2019 г. транспортной полицией была задержана группа из 20 человек, занимавшаяся изготовлением и продажей поддельных документов, дающих право на пребывание и трудовую деятельность на территории Москвы. Злоумышленниками были организованы группы, действовавшие сразу на нескольких вокзалах Москвы [URL: https://gudok.ru/newspaper/?ID=1495569&archive=2020.03.02 (дата обращения: 7 ноября 2021 г.)].

В 2019 г. была раскрыта преступная схема незаконной перевозки леса гражданами нашей страны и Китая, ущерб от которой составил 1,5 млрд руб. [URL: https://gudok.ru/newspaper/?ID=1495569&archive=2020.03.02 (дата обращения: 7 ноября 2021 г.)]

В годы правления Николая I немаловажную роль играла речная полиция. Предпосылками ее создания в 1867 г. стали торгово-промышленная деятельность и коммерция, что зачастую провоцировали недовольство и беспорядки в размещении и следовании судов, из-за чего происходили не только столкновения и повреждения самих судов, но и гибель людей. Эти и многие другие действия привели к появлению «водной» полиции. Жандармское ведомство создавало условия и предоставляло некоторую гарантию в обеспечении правопорядка и безопасности на водном транспорте. Следовательно, в тот период полиция была призвана решать проблемы и противостоять преступности, которые «практически один к одному совпадают с современными задачами транспортной полиции России» [5].

Современная транспортная полиция является отдельным подразделением МВД России, во главе которой стоит Главное управление на транспорте, которое было создано после развала СССР на базе транспортной милиции, начавшей свою историю в 1918 г. Первым структурным подразделением транспортной милиции стала речная служба, через год появилась железнодорожная, и лишь в 1971 г. после трагедии в 1970 г., когда террористы пытались угнать самолет Аэрофлота, было создано подразделение воздушной охраны.

Сегодня транспортная полиция России обеспечивает не только безопасность личности, общества и государства, но и объектов транспортного комплекса и транспортных средств от различного вида угроз и в первую очередь социального характера, что может нанести вред жизни и здоровью граждан. Природные и техногенные катастрофы [6],

кроме угрозы для жизни людей, еще могут нанести огромный материальный ущерб и создавать опасность наступления таких последствий на несколько десятилетий (Чернобыльская АЭС, Фукусима-1).

Динамичное развитие транспортной сферы, ее расширение, дифференциация и усложнение как бы «предопределяют» рост транспортной преступности. Именно поэтому вновь и вновь особое значение должно придаваться правоохранительной деятельности в системе транспортной безопасности.

В настоящее время открываются новые перспективы развития транспортного комплекса как для экономики и политики России, так и для преступности. Наша страна занимает привлекательное географическое расположение, являясь естественным транзитным мостом между Европой и Юго-Восточной Азией, где в последнее время «семимильными шагами» развивается экономика. Перед Россией открываются уникальные возможности монополиста в международных перевозках [4], соединяющих две части света. И для этого у нас есть все: прямые выходы к морям, системы воздушной и морской навигации. В связи с этим вновь на первое место выходит обеспечение транспортной безопасности на высшем уровне, прежде всего с позиции экономического развития страны.

Подтверждением, что данное направление интересно злоумышленникам, является, например, задержание в 2019 г. в Смоленске преступной группировки, действовавшей на железной дороге и специализировавшейся на хищении грузов из контейнеров, которые как раз шли из Юго-Восточной Азии в Европу [URL: https://gudok.ru/newspaper/?ID=1495569&archive=2020.03.02 (дата обращения: 7 ноября 2021 г.)].

Именно поэтому роль транспортной полиции в системе транспортной безопасности невозможно переоценить. Их правоохранительная деятельность защищает интересы не только отдельных личностей, но и общества в целом, а также все наше государство.

К сожалению, к транспортной полиции небольшой процент доверия со стороны граждан, о чем свидетельствуют данные опроса россиян, приуроченного к дню полиции в 2021 г. и проведенного Всероссийским центром изучения общественного мнения (ВЦИОМ). Тем не менее именно благодаря присутствию сотрудников транспортной полиции в форме на объектах транспортной инфраструктуры не совершается большая часть возможных преступлений.

Обращаясь к статистике, можно наблюдать, насколько защищенными от преступных посягательств чувствуют себя люди на объектах транспорта. Диаграмма рис. 1 показывает, что чувствуют себя защищенными в период с 2016 по 2020 г. от 36,9% до 51,6% опрошенных (в исследовании приняли участие 36 207 человек из 85 субъектов нашей страны) [URL: https://xn--b1aew.xn--p1ai/publicopinion (дата обращения: 7 ноября 2021 г.)].

Рис. 1. **Динамика защищенности на транспорте, по мнению граждан России, с 2016 по 2020 г.**

Отметим положительную динамику, так как из года в год с 2017 по 2020 г. идет тенденция увеличения ощущения защищенности на транспорте:

— в 2018 г. относительно 2017 г. составила +5%;

— в 2019 г. относительно 2018 г. +3,3%;

— в 2020 г. относительно 2019 г. +6,4%.

Данные диаграммы перекликаются с индексом доверия полиции на транспорте, который составил в 2020 г. 48% [URL: https://xn--b1aew.xn--p1ai/publicopinion (дата обращения: 7 ноября 2021 г.)] и оказался самым высоким среди показателей доверия органам внутренних дел.

По данным МВД России, выделились регионы, в которых люди дали низкие оценки, а также высокие показатели уверенности в защищенности личности и имущества от преступных посягательств (табл. 1). Исследования проводились ВЦИОМ в период с 2016 по 2020 г. включительно [URL: https://xn--b1aew.xn--p1ai/publicopinion (дата обращения: 7 ноября 2021 г.)].

Таблица 1

Оценки граждан различных регионов России своей защищенности (личной и имущественной) на объектах транспорта за период с 2016 по 2020 г.

Стабильно высокие показатели оценки за пятилетний период	В 2020 г. по сравнению с 2019 г. существенно улучшили свои показатели и вошли в десять лучших по уровню безопасности	Стабильно низкие показатели оценки за пятилетний период

Республика Крым	Республика Башкортостан	Карачаево-Черкесская Республика
Брянская обл.	Чеченская Республика	Приморский край
Белгородская обл.	Вологодская обл.	Челябинская обл.
Магаданская обл.	Оренбургская обл.	
	Тамбовская обл.	

В целом, как было показано выше, доверие к транспортной полиции в нашей стране находится на недостаточно высоком уровне. Тем не менее, как указывают в своем исследовании А. Л. Целих и С. Н. Махина [6], ни один другой орган либо организация не в состоянии дать отпор всевозможным угрозам безопасности, и лишь органы внутренних дел способны реально обеспечить транспортную безопасность. В некоторых случаях достаточно только присутствия сотрудников полиции для сдерживания и ограничения правонарушителей от противоправных деяний. Благодаря нахождению людей в форме в общественных места, вокзалах и аэропортах обычные граждане чувствуют себя более защищенными. Именно поэтому главенствующая роль по обеспечению транспортной безопасности принадлежит именно транспортной полиции, а не другому подразделению или ведомству.

Транспортный комплекс имеет свою определенную специфику, и тот факт, что в составе МВД России отдельно выделены территориальные отделы транспортной полиции, указывает на то, что специфика транспортного комплекса принята во внимание, и правоохранительная деятельность осуществляется с ее учетом. Необходимо отметить, что «эффективность обеспечения безопасности на транспорте в целом и напрямую зависит от объема полномочий и ответственности территориальных органов МВД России на транспорте» [2].

На сегодняшний день имеется значительное количество нормативных правовых актов (72) различного уровня, регламентирующих задачи и функции органов внутренних дел на транспорте.

Федеральный закон от 7 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» служит основанием для возложенных обязанностей в борьбе с незаконным вмешательством в деятельность объектов транспортной инфраструктуры, который призван повысить антитеррористическую защищенность транспорта, транспортной инфраструктуры и граждан.

В Перечне поручений Президента РФ от 23 февраля 2016 г. № Пр-351 и Правительства РФ от 3 марта 2016 г. № ДК-П9-1177 на органы внутренних дел возложены задачи по разработке и реализации комплекса дополнительных мер, направленных на усиление контроля за состоянием антитеррористической защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств. Кроме того, в случаях осложнения оперативной обстановки на органы внутренних дел на транспорте возлагаются дополнительные функции, начиная от

блокирования аварийных зон и заканчивая учетом потерь пассажиров и поиском пропавших без вести [6].

Говоря о правоохранительной деятельности и безопасности на транспорте невозможно обойти тему короновируса: как пандемия повлияла на работу транспортного комплекса (табл. 2) [URL: https://mintrans.gov.ru/ministry/results/180/documents?page=2 (дата обращения: 9 ноября 2021 г.)].

Таблица 2

Динамика перевозки пассажиров и грузов транспортом общего пользования за период с 2017 по 2020 г.

Вид транспорта	2017	2018	2019	2020	% 2018 к 2017	% 2019 к 2018	% 2020 к 2019
Перевозка пассажиров, млн человек							
Железнодорожный	837,6	856,5	899,45	641,84	102,3	105,0	71,4
Воздушный	80,97	89,18	99,14	52,67	110,1	111,2	53,1
Внутренний водный	11,08	10,82	9,55	6,66	97,6	88,3	69,7
Морской	9,69	6,18	4,79	3,62	63,7	77,5	75,5
Перевозка грузов, млн т							
Железнодорожный	941,3	966,7	957,6	922,8	102,7	99,1	96,4
Воздушный	0,847	0,857	0,822	0,801	101,2	95,9	97,5
Внутренний водный	92,2	92,2	85,8	85,6	100,0	93,1	99,8
Морской	18,67	15,33	14,36	17,36	82,1	93,7	120,9

Из табл. 2 видно, что COVID-19 оказал существенное влияние на перевозки пассажиров железнодорожным и воздушным видами транспорта. Так, по железнодорожным перевозкам относительно предыдущего года и в 2018 и 2019 г. наблюдался рост числа перевозок (соответственно на 10,1% и 5,0%), а в 2020 г. видно резкое сокращение, составившее –28,6% (практически треть, это довольно много). Сокращение числа перевозок пассажиров воздушным транспортом из-за пандемии оказалось еще более печальным (–46,9%, почти в два раза). В предыдущие годы зафиксирован рост — в 2018 г. относительно 2017 г. — на 10,1%, а в 2019 г. относительно 2018 г. — на 11,2%. При внутренних перевозках, водным транспортом таких значительных колебаний статистика не показывает. Перевозки грузов морским транспортом, напротив, возросли на 20,9%.

Проект федерального закона № 17358-8 «О внесении изменений в статью 107 Воздушного кодекса Российской Федерации и Федеральный закон “Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации”» предусматривает продажу билета и посадку на борт воздушного судна или посадку в поезд дальнего следования при предъявлении пассажиром, достигшим возраста 18 лет, документации, предусмотренной ст. 31.1 Федерального закона от 30 марта 1999 г. № 52-ФЗ «О санитарно-эпидемиологическом благополучии населения». Для проезда потребуется

QR-код о прививке, либо справка о перенесенном заболевании, либо медицинский отвод от прививки. До даты, которую своим нормативным актом установит Правительство РФ, при отсутствии такой документации будет достаточно отрицательного результата ПЦР-теста. Такое же исследование потребуется гражданину иностранного государства при оказании ему услуг железнодорожного или авиационного транспорта.

Принятие федерального закона позволит пассажирам на железнодорожном и авиатранспорте чувствовать себя более защищенными и не переживать за свое здоровье. Данные меры также позволят снизить напряжение среди пассажиров. Однако для правоохранительных органов, вероятно, добавится работы: им придется кроме их основных обязанностей также проверять наличие документов, предусмотренных проектом. Глава Минтранса России В. Савельев заявил, что «для удобства проверки документов при покупке билетов будет организовано взаимодействие системы бронирования и системы госуслуг» [URL: https://www.rbc.ru/society/12/11/2021/618e8e189a79470a147796a0 (дата обращения: 13 ноября 2021 г.)]. Савельев заверил, что технологическая сторона внедрения указанных решений уже рассматривается.

При всех сложностях в период пандемии, правоохранительные органы продолжают достойно выполнять свою работу. Так, в 2020 г. органами внутренних дел на транспорте совместно с ОАО «РЖД» проведены масштабные мероприятия по безопасности детей на транспорте: предупреждение детского травматизма и действий детей, которые могли бы угрожать безопасности движения поездов. Кроме того, удалось на 15,5% снизить количество травмированных детей [URL: https://mvdmedia.ru/news/official/mvd-rossii-publikuet-informatsiyu-o-sostoyanii-prestupnosti-za-2020-god/ (дата обращения: 14 ноября 2021 г.)].

Динамика происшествий на анализируемых видах транспорта и количество погибших и раненых за период с 2017 по 2020 г. показана в табл. 3.

Таблица 3

Динамика происшествий на транспорте и количество погибших и раненых за период с 2017 по 2020 г.

Вид транспорта	2017	2018	2019	2020	% 2018 к 2017	% 2019 к 2018	% 2020 к 2019
Число происшествий, ед.							
Железнодорожный	9	5	13	6	55,6	260,0	46,2
Воздушный	27	33	24	30	122,2	72,7	125,0
Внутренний водный	5	1	2	2	20,0	200,0	100,0
Морской	33	45	32	22	136,4	71,1	68,8
Число погибших, человек							

Железнодорожный	1	1	2	—	100,0	200,0	
Воздушный	21	116	66	26	552,4	56,9	39,4
Внутренний водный	2	1	1	2	50,0	100,0	200,0
Морской	4	1	11	2	25,0	1100,0	18,2
Число раненых, человек							
Железнодорожный	8	—	—	—			
Воздушный	17	22	100	27	129,4	454,5	27,0
Внутренний водный	—	—	—	—			
Морской	1	—	2	1			50,0

Из табл. 3 следует, что по числу происшествий «лидирует» морской транспорт, а по числу погибших и раненых — воздушный.

Положительным фактом в работе транспортной полиции является непрерывная тенденция сокращения числа преступлений в целом на транспорте (железнодорожном, внутреннем водном, морском, воздушном), начиная с 2015 по 2020 г. включительно (рис. 2) [URL: https://mvdmedia.ru/news/official/mvd-rossii-publikuet-informatsiyu-o-sostoyanii-prestupnosti-za-2020-god/ (дата обращения: 14 ноября 2021 г.)].

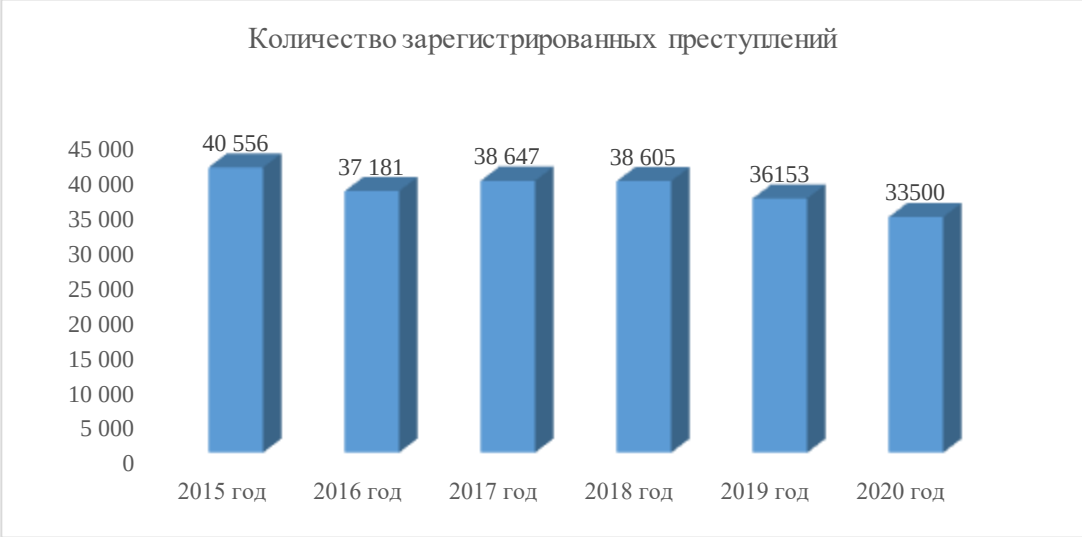

Рис. 2. **Динамика преступлений на транспорте за 2015—2020 гг.** [5]

В 2020 г. реализован комплекс мероприятий по стабилизации оперативной обстановки в сфере обеспечения сохранности перевозимых железнодорожным, водным и воздушным транспортом грузов, предотвращению хищений средств сигнализации, центральной блокировки и связи, деталей верхнего строения пути с объектов железнодорожного транспорта, а также предупреждению правонарушений, угрожающих безопасности на объектах транспорта. Проводились целенаправленные процедуры, ориентированные на уменьшение уровня криминализации и коррупции в транспортной отрасли [URL: https://mvdmedia.ru/news/official/mvd-rossii-publikuet-

informatsiyu-o-sostoyanii-prestupnosti-za-2020-god/ (дата обращения: 14 ноября 2021 г.)].

Реализовывался комплекс мер по контролю за расходованием бюджетных средств, выделяемых на развитие железнодорожного, водного и воздушного транспорта, в том числе в рамках реализации государственной программы РФ «Развитие транспортной системы» и Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года.

В середине октября Президиум Госсовета в режиме видеоконференции рассмотрел Транспортную стратегию Российской Федерации до 2030 года, с прогнозом до 2035 года. Документ сформировал долгосрочные ориентиры и будет служить основой для практической работы государства, субъектов РФ и основополагающих отраслей в Российской Федерации.

Дальнейшие параметры отечественной транспортной системы требуют акцентировать и принимать во внимание глобальные тенденции в сфере транспорта, использовать прогрессивные технологические методы с учетом современных реалий, кроме социально-экономических задач, транспортная система должны быть надежной и безопасной.

Правоохранительная деятельность в системе транспортной безопасности занимает исключительное место, так как главной задачей правоохранительных органов является безопасность и защищенность граждан от противоправных действий и различного рода преступлений.

Литература

1. Борисов, А. В. Состояние и тенденции преступности на отдельных видах транспорта / А. В. Борисов // Вестник Академии Следственного комитета Российской Федерации. — 2020. — № 1 (23). — С. 43—50.
2. Грибунов, О. П. Особенности раскрытия и расследования преступлений, совершаемых на объектах транспорта и транспортной инфраструктуры / О. П. Грибунов, А. Н. Александров // Проблемы правоохранительной деятельности. — 2017. — № 4. — С. 88—92.
3. Диканова, Т. А. О состоянии преступности на железнодорожном, водном и воздушном транспорте в 2015—2019 годах / Т. А. Диканова // Транспортное право и безопасность. — 2020. — № 2. — С. 84—99.
4. Дорофеев, И. Н. Факторы, обусловливающие специфику деятельности органов внутренних дел на транспорте в современных условиях / И. Н. Дорофеев, Н. Н. Пестов // Теория и практика правоохранительной деятельности. — 2017. — № 2. — С. 74—77.
5. Зиганшин, Н. Н. К вопросу о роли полиции в сфере обеспечения транспортной безопасности (история и современность) / Н. Н. Зиганшин, С. И. Агафонов // Вестник Московского университета МВД России. — 2018. — № 8. — С. 164—168.
6. Целих, А. Л. Вопросы компетенции в деятельности полиции по обеспечению транспортной безопасности / А. Л. Целих, С. Н. Махина // Проблемы правоохранительной деятельности. — 2019. — № 1. — С. 23—27.

References

1. Borisov, A. V. Sostoyaniye i tendentsii prestupnosti na otdel'nykh vidakh transporta [The state and trends of crime on certain types of transport] / A. V. Borisov // Vestnik Akademii Sledstvennogo komiteta Rossiyskoy Federatsii. — 2020. — № 1 (23). — S. 43—50.
2. Gribunov, O. P. Osobennosti raskrytiya i rassledovaniya prestupleniy, sovershayemykh na ob"yektakh transporta i transportnoy infrastruktury [Peculiarities of disclosure and investigation of crimes committed at transport and transport infrastructure facilities] / O. P. Gribunov, A. N. Aleksandrov // Problemy pravookhranitel'noy deyatel'nosti. — 2017. — № 4. — S. 88—92.
3. Dikanova, T. A. O sostoyanii prestupnosti na zheleznodorozhnom, vodnom i vozdushnom transporte v 2015—2019 godakh [On the state of crime in railway, water and air transport in 2015—2019] / T. A. Dikanova // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2020. — № 2. — S. 84—99.
4. Dorofeyev, I. N. Faktory, obuslovlivayushchiye spetsifiku deyatel'nosti organov vnutrennikh del na transporte v sovremennykh usloviyakh [Factors determining the specificity of the activities of the internal affairs bodies in transport in modern conditions] / I. N. Dorofeyev, N. N. Pestov // Teoriya i praktika pravookhranitel'noy deyatel'nosti. — 2017. — № 2. — S. 74—77.
5. Ziganshin, N. N. K voprosu o roli politsii v sfere obespecheniya transportnoy bezopasnosti (istoriya i sovremennost') [To the question of the role of the police in the field of transport security (history and modernity)] / N. N. Ziganshin, S. I. Agafonov // Vestnik Moskovskogo universiteta MVD Rossii. — 2018. — № 8. — S. 164—168.
6. Tselikh, A. L. Voprosy kompetentsii v deyatel'nosti politsii po obespecheniyu transportnoy bezopasnosti [Issues of competence in the activities of the police to ensure transport security] / A. L. Tselikh, S. N. Makhina // Problemy pravookhranitel'noy deyatel'nosti. — 2019. — № 1. — S. 23—27.