

Федеральное государственное казенное образовательное учреждение
высшего образования «Сибирский юридический институт Министерства
внутренних дел Российской Федерации»

Кафедра уголовного права и криминологии
Специальность 40.05.01 Правовое обеспечение национальной безопасности
(специализация Уголовно-правовая, профиль образовательной программы –
Предварительное следствие в органах внутренних дел),
очная форма обучения; набор 2021 года

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА

по теме:

**КРИМИНОЛОГИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА И ПРОФИЛАКТИКА
ПРЕСТУПНОСТИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ**

Выполнил:

Слушатель учебной группы НБ 2001
младший лейтенант полиции
Коньчев Кирилл Александрович

Руководитель:

Заместитель начальника кафедры
уголовного права и криминологии
СибЮИ МВД России
кандидат юридических наук, доцент
полковник полиции
Заварыкин Илья Николаевич

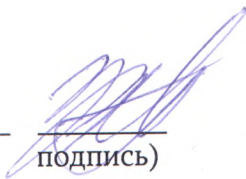
Дата защиты:

« 20 » июль 2026 г.

Оценка: хорошо

Председатель ГЭК

полковник юстиции
(специальное звание)


подпись)

В.В. Знак
(инициалы, фамилия)

Красноярск 2026

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	3
ГЛАВА 1. СОСТОЯНИЕ ПРЕСТУПНОСТИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ В СОВРЕМЕННОЙ РОССИИ.....	7
1.1. Преступность на железнодорожном транспорте, как объект криминологического исследования.....	7
1.2. Количественные и качественные показатели преступности на железнодорожном транспорте.....	10
ГЛАВА 2. ПРИЧИННЫЙ КОМПЛЕКС ПРЕСТУПНОСТИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ	15
2.1. Детерминанты преступлений, совершаемых на железнодорожном транспорте.....	15
2.2. Личность преступника, совершающего преступления на железнодорожном транспорте	255
ГЛАВА 3. ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ ПРЕСТУПЛЕНИЙ , СОВЕРШЕННЫХ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ.....	35
3.1. Общесоциальное предупреждение преступлений на железнодорожном транспорте.....	35
3.2. Специально-криминологическое предупреждение преступлений на железнодорожном транспорте	42
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	53
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ	555

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы исследования. Приоритетной задачей государства во все времена являлось и является обеспечение и укрепление безопасности страны. На сегодняшний день эта задача является как никогда актуальной. Негативные политические и социально-экономические процессы, связанные с происходящими в настоящее время событиями на внешней и внутренней политической арене, влияют на рост преступности во всей стране.

Как и другие сферы, транспортный комплекс, прежде всего его железнодорожный транспорт (как наиболее развитая отрасль), оказался вовлечён в криминальные процессы, характерные для всего государства. При этом, стоит отметить, что если раньше преступность на железнодорожном транспорте носила открытый характер, преобладали мелкие кражи на подвижных грузах, то сегодня наблюдается рост более организованных и тщательно спланированных сложных преступлений. Поскольку преступления на железнодорожном транспорте способны повлечь как огромный материальный ущерб для экономики страны, так и привести к дестабилизации функционирования транспортной системы государства, на наш взгляд, пресечение и профилактика таких преступлений является актуальной задачей правоохранительных органов.

Также, на наш взгляд, важно обратить внимание и на то, что преступления, совершаемые на железнодорожном транспорте, имеют ярко выраженную специфику, без знания которой выявление и раскрытие таких преступлений представляется затруднительным. В связи с этим, мы считаем необходимым провести детальный анализ структуры и иных криминологических показателей преступлений, совершаемых на железнодорожном транспорте, изучить причины совершения таких преступлений и способы их предотвращения.

Цель исследования заключается в анализе преступности на железнодорожном транспорте, а также исследование ее криминологических

особенностей для разработки отдельных мер профилактики преступлений совершаемых на железнодорожном транспорте.

Достижение цели осуществлялось путем постановки и решения **следующих исследовательских задач:**

1) анализ состояния и структуры преступности на железнодорожном транспорте;

2) выявление детерминантов преступлений, совершаемых на железнодорожном транспорте;

3) изучение личности преступника, совершающего преступления на железнодорожном транспорте, а также установление его характеризующих признаков;

4) рассмотрение и обобщение существующих мер профилактики преступлений, совершаемых на железнодорожном транспорте, а также разработка предложений, направленных на снижение уровня преступности на железнодорожном транспорте.

Объектом исследования является криминологическая характеристика преступности на железнодорожном транспорте.

Предметом исследования являются статистические показатели и криминологические признаки, характеризующих преступность на железнодорожном транспорте, ее тенденции, материалы правоприменительной практики.

Степень научной разработанности. Вопросам профилактики преступности посвящены работы таких криминологов как Ю.М. Антонян, А.И. Гуров, Я.И. Гилинский, И.Н. Заварыкин, С.Я. Лебедев, С.М. Мальков, В.С. Овчинский, Л.М. Прокументов, А.Н. Сергеев, П.В. Тепляшин и других.

К отдельным вопросам криминологического исследования преступности на железнодорожном транспорте обращались А.И. Алексеев, И.В. Годунов, В.Н. Кудрявцев, В.В. Лунеев и другие. Их труды составляют теоретическую основу исследования.

Значение разработки для теории и практики деятельности органов внутренних дел и иных правоохранительных органов определяется анализом существующих проблем в области предупреждения, выявления и предупреждения преступлений на объектах железнодорожной инфраструктуры, а также предложением конкретных мер для решения этих проблем.

Сформулированные в исследовании предложения могут быть использованы в практической деятельности органов внутренних дел на транспорте, в частности подразделений уголовного розыска, патрульно-постовой службе полиции, дежурных частей, подразделений экономической безопасности и противодействию коррупции.

Теоретическое значение исследования. Сформулированные в ходе исследования предложения и рекомендации могут быть использованы для усовершенствования системы борьбы с преступностью на железнодорожном транспорте и для обеспечения безопасности в рассматриваемой нами сфере, а также для дальнейшего научного исследования в данном направлении.

Нормативную основу исследования составили современное отечественное уголовное законодательство, положения иных нормативно-правовых актов, регламентирующих деятельность в сфере железнодорожного транспорта, теоретические положения науки уголовного права и криминологии, нашедших отражение в научных трудах отечественных и зарубежных ученых.

Эмпирическую основу исследования составляют результаты анализа судебных приговоров, а также электронных ресурсов, в которых освещаются приговоры судов общей юрисдикции, а также результаты опроса сотрудников Сибирского линейного управления МВД России на транспорте.

Методологическую основу исследования составил метод познания общественных процессов и правовых явлений. В работе использовались такие методы как статистический метод, формально-логический метод,

сравнительно-правовой, метод экспертных оценок и метод изучения документов.

Структура исследования обусловлена темой, а также целью и задачами выпускной квалификационной работы. Исследование состоит из введения, трех глав, включающих шесть параграфов, заключения и списка использованной литературы.

ГЛАВА 1. СОСТОЯНИЕ ПРЕСТУПНОСТИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ В СОВРЕМЕННОЙ РОССИИ

1.1. Преступность на железнодорожном транспорте, как объект криминологического исследования

Транспортная система является значимым фактором экономического развития государства, способствует перемещению как людей, так и грузов на территории страны и за ее пределами.

С древних времен развитию транспортной системы уделялось особое внимание. Так, раньше ведущую роль занимал водный и гужевой транспорт, однако такие виды транспорта не всегда отвечали потребностям государства и общества. Длительные холодные зимы, весенние паводки, летнее мелководье, а также изменчивые рельефы местности в значительной степени затрудняли перевозки по воде. Гужевой транспорт же требовал больших затрат человеческого ресурса, помимо этого также в большей мере зависел от климатических условий (грунтовые дороги размывал дождь, кучер могу заблудиться или замерзнуть в метель). Стоит отметить, что уже тогда транспортная система подвергалась постоянным нападкам преступников: пиратство, налеты разбойников на повозки.

Начало железнодорожному транспорту в нашем государстве было положено в 1837 году. Именно тогда была открыта первая в России железная дорога от Санкт-Петербурга до Павловска. С тех пор железная дорога стала неотъемлемой частью жизни российского общества.

Прежде чем вести речь о состоянии и показателях преступности на железнодорожном транспорте, на наш взгляд, следует для начала разобраться с понятием железнодорожного транспорта, поскольку оно является отраслевым и на протяжении многих лет в разных сферах деятельности

трактуются по-разному, в связи с чем не в полной мере отражает его уголовно-правовые признаки.

Так, в соответствии с Федеральным законом «О железнодорожном транспорте Российской Федерации»¹ железнодорожный транспорт представляет собой «производственно-технологический комплекс, включающий в себя инфраструктуры железнодорожного транспорта, железнодорожный подвижной состав и предназначенный для обеспечения потребностей физических лиц, юридических лиц и государства в перевозках железнодорожным транспортом, а также в выполнении иных работ (услуг), связанных с такими перевозками». Исходя из определения, законодатель выделяет два основных признака железнодорожного транспорта: 1) целевой – основным назначением железнодорожного транспорта является обеспечение потребностей граждан, организаций и государства в перевозках железнодорожным подвижным составом; 2) структурный в соответствии с которым законодатель выделяет части, которые определяют железнодорожный транспорт как сложный производственно-технический комплекс (как сам подвижной состав, так и железнодорожные пути, устройства электроснабжения, системы сигнализации и т.д.).

Также можно выделить два вида железнодорожного транспорта: общего пользования и необщего (специального). Железнодорожный транспорт общего пользования отвечает потребностям физических и юридических лиц, а также государства на основании публичного договора. Железнодорожный транспорт необщего пользования предназначен для обеспечения потребностей физических и юридических лиц в работах (услугах) в местах необщего пользования на основе договоров или для собственных нужд.

Из определения законодателя можно сделать вывод о том, что железнодорожный транспорт не ограничивается только лишь подвижным

¹ Федеральный закон «О железнодорожном транспорте» от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ (в ред. от 14 марта 2022 г.) // СПС «КонсультантПлюс»

составом (собственно, поездом), а включает в себя намного более широкий комплекс. То есть, рассматривая преступления, совершенные на железнодорожном транспорте, на наш взгляд, следует понимать, что именно можно относить к инфраструктуре железнодорожного транспорта.

Так, в упомянутом нами выше Федеральном законе, законодатель под инфраструктурой железнодорожного транспорта понимает «комплекс, включающий в себя железнодорожные пути общего пользования и другие сооружения, железнодорожные станции, устройства электроснабжения, сети связи, системы сигнализации, централизации и блокировки, информационные комплексы и систему управления движением и иные обеспечивающие функционирование этого комплекса здания, строения, сооружения, устройства и оборудование». Таким образом, к преступности в данной сфере можно относить не только преступления, совершенные на подвижном составе железнодорожного транспорта, но и те, что совершены на железнодорожных путях, в здании железнодорожного вокзала, на комплектных трансформаторных подстанциях железнодорожного типа и др.

Таким образом, можно сделать вывод о том, что транспортная система является значимым фактором экономического развития государства, в связи с чем ей уделяется большое внимание со стороны правоохранительных органов. Саму специфику преступности на железнодорожном транспорте придает именно подвижный состав. Связи с этим, полагаем необходимым уточнить, что именно относится к подвижному составу железнодорожного транспорта. К таковым законодатель относит локомотивы, грузовые вагоны, пассажирские вагоны локомотивной тяги и мотор-вагонный подвижной состав, а также иной предназначенный для обеспечения осуществления перевозок и функционирования инфраструктуры железнодорожный подвижной состав.

1.2. Количественные и качественные показатели преступности на железнодорожном транспорте

Теперь перейдем непосредственно к криминологическому анализу преступности на железнодорожном транспорте.

Для начала, предлагаем разобраться с самим понятием «преступность». С точки зрения уголовно-правовой доктрины, преступность есть не что иное, как общественно опасное поведение, на которое установлен запрет уголовным законом. Указанный тип девиантного поведения, характеризующийся причинением вреда общественным отношениям, известен с древнейших времен, беря свое начало в эпоху генезиса социума и становления первоначальных нормативных представлений.

В юридической литературе выделяется различное множество определений, раскрывающих смысл данного термина. Наиболее полным, на наш взгляд, является определение, данное И.В. Годуновым. Он полагает, что под преступностью следует понимать «исторически преходящее и изменчивое социально-правовое явление общества, представляющее собой совокупность всех совершенных в государстве за соответствующий период времени преступлений»¹.

Также, интересным, на наш взгляд, представляется мнение американского криминалиста В. Фокса, который полагает, что преступность является частью человеческой культуры, следствием нормального течения жизни общества². Кроме того, многие ученые считают, что в обществе существует так называемое «социально-криминологическое равновесие». В основе данной теории лежит мнение о том, что мир не может существовать при полном отсутствии преступности, поскольку это нарушит баланс и приведет к дезорганизации общества. Эту идею поддерживают такие ученые как Э. Дюркгейм, Р. Мертон, Э. Сатерленд, Д. Кресси и другие.

¹ Энциклопедия противодействия организованной преступности I И.В. Годунов; 2-е изд., перераб. и доп. М.: Наука, 2005. С. 705

² Фокс В. Введение в криминологию. М. Прогресс. 1980. С. 21.

Мы согласны с такой позицией. Преступность является ничем иным как нормальным состоянием любого общества. Проблема появляется лишь в том случае, если ее уровень становится неконтролируемым и чрезмерно высоким. Для этого и существуют правоохранительные органы. Их задачей является не искоренить преступность, а поддерживать ее нормальные показатели.

В криминологии выделяют количественные и качественные показатели преступности. И те и другие играют важную роль в оценке состояния преступности, однако изучив их по отдельности, объективную оценку дать невозможно, полную картину может дать только их комплексное изучение.

Состояние преступности можно рассматривать в узком смысле и в широком. В узком смысле она дублирует собой уровень преступности. В широком же представляет совокупность ее количественно-качественных показателей.

Так, уровень преступности – это количественная характеристика, отражающая распространенность преступлений и совершивших их лиц на определенной территории за определенный промежуток времени. Различают абсолютные показатели уровня преступности и относительные. Абсолютные отражают точное количество совершенных преступлений на рассматриваемой территории в определенный период времени, а относительные – количество совершенных преступлений из расчета на определенное количество населения (например, 10 тысяч). Относительные показатели уровня преступности часто определяются ее коэффициентом. Рассчитать его можно по следующей формуле:

$$K = \frac{П \times 100\ 000}{Н}$$

Где К – это коэффициент преступности,

П - количество преступлений, совершенных за определенный период времени на определенной территории;

Н - число лиц, достигших возраста уголовной ответственности (то есть старше 14 лет).

Также важным показателем преступности является ее динамика. Динамика преступности представляет собой отражение изменения структуры и уровня преступности на одной и той же территории, но в разные периоды времени. Изучение указанного показателя позволяет криминологам определить тенденции и закономерности развития преступности, то есть является ключевым фактором при прогнозировании состояния преступности. Отражают динамику преступности такие ее составляющие как абсолютный рост (снижение) преступности, темп роста (снижения) преступности, а также темп прироста (снижения) преступности.

Рассчитываются данные показатели по следующим формулам:

Абсолютный рост (снижение) преступности (А):

$$A = U - U_1,$$

где U — показатель объема (уровня) преступности; U_1 — предшествующее значение того же показателя.

Темп роста (снижения) преступности (T_p):

$$T_p = \frac{U}{U_1} \times 100 \%. .$$

Темп прироста преступности ($T_{пр}$):

$$T_{пр} = T_p - 100\%.$$

Говорить о состоянии преступности на железнодорожном транспорте достаточно тяжело, поскольку к данной группе преступлений можно отнести достаточно широкий круг преступлений, начиная с хищения грузов на железнодорожном транспорте, заканчивая несоблюдением правил, гарантирующих безопасность движения поездов.

Начальник Главного управления на транспорте МВД России Олег Калинин отмечает снижение количества преступлений, совершаемых на транспорте, за последние три года. Согласно статистике, наблюдается положительная динамика снижения преступности на объектах транспорта в России: за период с 2022 по 2024 год количество зарегистрированных преступлений уменьшилось на 17% при одновременном увеличении пассажиропотока. В абсолютных цифрах: 35 тысяч преступлений в 2022 году против 29 тысяч в 2024 году. Структура преступности за прошлый год включает 8 тысяч краж и приблизительно 5 тысяч преступлений экономической сферы. Как говорит сам начальник ГУТ МВД России: «Мы прекрасно видим, как динамично развивался Московский транспорт последние 10 лет. Это возлагает определённые усилия и на правоохранительные органы, которые обеспечивают безопасность на объектах транспорта. При возрастании пассажиропотока только совместные эффективные действия могли нам позволить сократить преступления и правонарушения на объектах транспорта. Конечно, многое делается властями города Москвы во главе с мэром – это и координация, взаимодействие с правоохранительными органами. Сегодня намного комфортнее находиться на объектах транспорта в Москве, чем 10 лет назад»¹.

Положительную динамику отмечает также руководитель Центрального межрегионального управления на транспорте Следственного комитета России Александр Перепелицын. По его словам, «количество транспортных происшествий ежегодно снижается, что является верным признаком положительных результатов в борьбе с коррупцией в этой сфере»².

Из доклада начальника УТ МВД России по СЗФО генерал-лейтенанта полиции Евгения Стаशिшина Полномочному представителю Президента России в Северо-Западном федеральном округе по теме: «Краткая оценка

¹ Metro Moscow, [Электронный ресурс] // URL: <https://www.gazetametro.ru/articles/chislo-pravonarushenij-na-obektah-transporta-ezhegodno-sokraschaetsja-14-02-2025>

² Первый русский, [Электронный ресурс] // URL: https://tsargrad.tv/novost/sk-rossii-pochti-600-ugolovnyh-del-na-transporte-v-2024-godu_1128408

криминогенной обстановки на объектах транспортной инфраструктуры, входящих в оперативное обслуживание УТ МВД России по СЗФО за 12 месяцев 2024 года»¹ также можно отметить снижение уровня преступности на железнодорожном транспорте. Так, число преступлений против собственности по итогам 2024 года снизилось на 10,8% по сравнению с прошлым годом. На 29,5% уменьшилось число совершенных преступлений в поездах, на 43,3% снизилось на вокзалах и станциях. Количество фактов вандализма сократилось на 11,5% благодаря проведению профилактических мероприятий.

Из доклада также можно сделать вывод о том, что преобладающее количество преступлений, совершенных на железнодорожном транспорте, связано с незаконным оборотом наркотических средств (37,9%), следующее место занимают преступления против собственности, а именно кражи (25,1%), следом экономические преступления (13,7%).

Таким образом, несмотря на положительную динамику, уровень преступности все еще остается высоким, что негативно сказывается на обществе и экономике государства. Железнодорожный транспорт остается наиболее популярным способом транспортировки и сбыта наркотических средств, кроме того, велико и количество преступлений против собственности. Подвижность составов и большое скопление людей создают удобные условия для совершения преступлений, чем злоумышленники не перестают пользоваться. Также, ввиду напряженной политической ситуации, железнодорожный транспорт, как важная составляющая экономики государства, подвергается нападкам диверсантами с целью дестабилизации деятельности органов власти и государства в целом, об этом свидетельствует факт регистрации преступлений, связанных с противоправными посягательствами диверсионно-террористического характера.

¹ Управление на транспорте МВД России по Северо-Западному федеральному округу, [Электронный ресурс] // URL: <https://сзфоут.мвд.рф/document/63400420>

ГЛАВА 2. ПРИЧИННЫЙ КОМПЛЕКС ПРЕСТУПНОСТИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

2.1. Детерминанты преступлений, совершаемых на железнодорожном транспорте

В связи с огромным разнообразием преступлений, совершаемых на железнодорожном транспорте, представляется достаточно проблематичным рассмотрение каждого преступления по отдельности. Целесообразным, на наш взгляд, будет разделить весь комплекс, совершаемых в данной сфере преступлений на отдельные группы.

В юридической литературе предлагаются различные основания для классификации преступлений. Наиболее релевантными для целей уголовно-правового и криминологического анализа являются следующие критерии:

1. Родовой (видовой) объект посягательства, определяемый главой Особенной части Уголовного кодекса Российской Федерации (УК РФ). Это основной юридический критерий, закрепляющий характер и степень общественной опасности деяния.

2. Непосредственная связь с функционированием железнодорожного транспорта. Ученый-криминолог А.И. Алексеев обоснованно разделяет преступления на транспорте и преступления против транспорта¹. В первом случае транспорт – лишь место совершения общеуголовного преступления (например, кража из вагона). Во втором – преступление непосредственно направлено на безопасность движения, эксплуатацию или имущество транспортной системы как таковой.

¹Алексеев А.И., Избранные труды / [сост. Н.Д. Бут и др.; предисловие Н.Д. Бут]; Ун-т прокуратуры Рос. Федерации. М., 2018 С. 165

3. Сфера совершения: преступления, совершаемые в процессе перевозочной деятельности (в пути следования, на станциях), и преступления, совершаемые на объектах инфраструктуры (депо, склады, пути).

4. Субъект преступления: совершаемые работниками транспорта (должностные, связанные с нарушением профессиональных обязанностей) и совершаемые иными лицами (пассажирами, посторонними гражданами, организованными группами).

Таким образом можно выделить следующие виды преступлений:

1) Преступления, непосредственно посягающие на безопасность движения и эксплуатацию железнодорожного транспорта. Данная группа составляет ядро «транспортной» преступности, где железная дорога выступает непосредственным объектом охраны. Критерием выделения является родовый объект – общественные отношения, обеспечивающие безопасное функционирование транспорта. К этой группе можно отнести:

- нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта (ст. 263 УК РФ), например, неверные указания диспетчера, вызвавшие столкновение составов;

- приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения (ст. 267 УК РФ), например, укладка посторонних предметов на рельсы.

2) Преступления против собственности, тесно связанные с эксплуатацией железнодорожного транспорта. Здесь транспорт выступает как «носитель» материальных ценностей и условие, облегчающее совершение хищений, а груз, хранимый или перевозимый на транспорте – предмет преступного посягательства. К этой группе можно отнести преступления, предусмотренные главой 21 УК РФ (кража, грабеж, мошенничество). Также одним из специфических видов преступлений, относящихся к данной группе, является хищение цветных и черных металлов с объектов инфраструктуры (например, демонтаж и хищение нескольких

сотен метров медного кабеля автоблокировки, приведшее к нарушению работы сигналов и создавшее угрозу схода поезда).

3) Преступления в сфере экономической деятельности, совершаемые с использованием возможностей железнодорожного транспорта. В данной группе выделены преступления, где железнодорожное сообщение используется для перемещения через таможенную границу товаров и предметов в крупном размере с нарушением установленного порядка. К таковым относится контрабанда (ст. 226.1, 229.1 УК РФ).

4) Преступления против личности и общественной безопасности, совершаемые в сфере железнодорожного транспорта. Транспортная среда здесь – место совершения общеуголовных преступлений, однако ее особенности (скопление людей, транзитный характер, ограниченность пространства) влияют на способ и последствия. К данной группе можно отнести:

- террористический акт (ст. 205 УК РФ), например, подрыв вокзала или пассажирского состава;
- хулиганство (ст. 213 УК РФ), например, дебош в вагоне поезда, сопровождающийся применением насилия к пассажирам или проводнику;
- преступления против жизни и здоровья (ст. 105, 111, 112 УК РФ), например, причинение тяжкого вреда здоровью в ходе конфликта в купе поезда;

5) Должностные преступления и преступления против интересов службы, совершаемые работниками железнодорожного транспорта. К этой группе преступлений относятся получение и дача взятки (ст. 290, 291 УК РФ), а также служебный подлог и злоупотребление полномочиями (ст. 292, 201 УК РФ). Например, получение денежного вознаграждения перевозчиком от грузоотправителя за незаконный приоритет в отправке вагонов или за «закрытие глаза» на нарушения правил перевозки опасных грузов.

Дубовой И.П. в своей диссертации также разделяет преступления на железнодорожном транспорте в зависимости от их специфики: преступления,

характерные для железнодорожного транспорта и обусловленные его спецификой, и преступления, необусловленные спецификой железнодорожного транспорта¹.

Проведенная классификация демонстрирует, что преступность на железнодорожном транспорте носит комплексный, многогранный характер. Она включает как специальные «транспортные» составы, где посягательство на безопасность движения является основным содержанием, так и широкий спектр общеуголовных преступлений, модифицированных спецификой транспортной среды. Выделение групп по критерию объекта посягательства и связи с функционированием транспорта, позволяет дифференцированно подходить к их предупреждению и расследованию. Так, борьба с хищениями грузов требует иных мер, нежели противодействие терроризму или нарушениям правил безопасности движения.

Разобравшись с классификацией транспортных преступлений, нам будет проще выделить детерминанты преступности. В условиях обострения социально-экономических и политических противоречий, на фоне системного кризиса в экономической и социокультурной сферах, научный анализ детерминант преступности приобретает первостепенную значимость.

Простыми словами детерминанты преступности представляют собой совокупность причин и условий, обуславливающих совершение преступлений.

Поскольку одной из важнейших задач криминологии является изучение причин преступности как в целом, так и отдельных её видов, в научной среде достаточно полно и широко рассмотрен данный вопрос. Сложность криминологического анализа причинности состоит в том, что в доктрине и практике не выработано единого подхода к определению ключевых понятий, описывающих генезис преступности: указанные дефиниции («факторы», «источники», «причины и условия») используются зачастую как

¹ Дубовой И.П., Преступность на железнодорожном транспорте и ее предупреждение : автореф. дисс. канд. юрид. наук. Саратов, 2007. С. 10

синонимичные, хотя их содержательное наполнение может различаться. С одной стороны, разнообразие понятийного аппарата позволяет с разных углов рассмотреть изучаемое явление, с другой же - отсутствие единого общепринятого подхода вызывает определённые трудности при осуществлении деятельности по предупреждению и профилактике преступности.

В криминологической доктрине отсутствует единый подход к соотношению ключевых категорий. Так, Ю.М. Антонян отождествляет факторы и причины преступности¹. В.Н. Кудрявцев, напротив, рассматривал факторы как более широкую детерминанту, способную в различных контекстах выполнять как причинную, так и обуславливающую функцию. А.И. Алексеев отмечает, что данное противоречие часто снимается использованием родового термина «криминогенные факторы», объединяющую в себе обе указанные составляющие².

В философском понимании причина представляет собой явление (или их совокупность), закономерно порождающее иное явление — следствие. Применительно к криминологии, если в качестве причины рассматривать комплекс взаимосвязанных негативных социальных процессов, то их закономерным следствием выступает феномен преступности в целом. Так же, стоит учесть, что причина создаёт лишь вероятность возникновения последствия, для обязательного наступления которого необходимо наличие определённого круга условий. Полагаем, что под условиями возникновения и существования преступности следует понимать весь комплекс негативных социальных явлений, которые сами по себе не порождают преступность, но в определённой обстановке, при тех или иных обстоятельствах, способствуют формированию и действию её причин.

¹ Антонян Ю.М. Концепция причин преступности и причины преступности в современной России // Преступность и общество : сборник. научных трудов. М.: ВНИИ МВД России, 2001.

² Алексеев А. И. Криминология : курс лекций. М., 1999.

Актуальность исследования детерминант преступности на железнодорожном транспорте обусловлена не только ее высокой латентностью и значительным материальным ущербом, но и особым местом железных дорог в критической инфраструктуре государства. Преступные посягательства на данном виде транспорта создают прямые угрозы безопасности движения, жизни и здоровью граждан, а также устойчивости логистических цепочек и обороноспособности страны. Профессор Алауханов под детерминантами преступности понимает «систему взаимосвязанных социальных, экономических, правовых, организационных и ситуативных факторов, которые порождают, обуславливают или способствуют совершению преступлений»¹. Анализ этих факторов в специфических условиях железнодорожного комплекса позволяет перейти от констатации фактов к разработке эффективных криминологически обоснованных мер предупреждения.

Проанализировав выделенные нами виды транспортных преступлений и юридическую литературу, мы выделили следующие детерминанты:

1. Социально-экономические и криминогенные детерминанты.

Фундаментальной основой для анализа выступают социально-экономические факторы, формирующие общий криминогенный фон, который проявляется и в сфере железнодорожного транспорта. Как справедливо отмечает профессор А.И. Долгова, преступность есть следствие системных социальных противоречий². В контексте железнодорожной инфраструктуры это находит отражение в ряде явлений.

- 1) социальное неблагополучие и маргинализация населения в прилегающих к транспортным артериям территориях. Линейный характер железных дорог, проходящих через разнородные в социальном плане регионы, обуславливает наличие так называемых «криминогенных зон» – участков, прилегающих к станциям, депо, перегонам, отличающихся

¹ Алауханов Е.О., Криминология. СПб.: Юридический центр-Пресс, 2013, С. 134.

² Долгова А. И. Криминология: учебник. М.: Норма, 2001. С. 52.

высоким уровнем безработицы, низким доходом населения, слабой социальной инфраструктурой. Как указывает исследователь В.В. Лунеев, подобная среда продуцирует «околотранспортную» преступность, где кражи грузов (особенно массовых и ликвидных, таких как уголь, металл, продукты питания) и хищения цветных металлов с контактной сети или аппаратуры связи часто становятся для местных жителей квазизаконным источником дохода¹.

2) криминальный профессионализм и организованность. Отдельные виды преступлений, в частности хищения грузов в крупном и особо крупном размере, хищения денежных средств при продаже билетов, контрабанда, невозможны без элемента организации. Ученый-криминолог Я.И. Гилинский подчеркивает, что транспорт, в силу своей природы, является привлекательной сферой для организованных преступных групп². Их деятельность детерминирована высокой доходностью, относительной легкостью сбыта похищенного (через сеть подконтрольных пунктов приема) и сложностью контроля за протяженными объектами. Детерминантой здесь выступает не только экономическая выгода, но и наличие коррупционных связей, позволяющих нейтрализовать контрольные функции.

3) массовая пассажиропотоковая среда как таковая создает уникальные условия для совершения ряда преступлений. Согласно концепции ситуационного предупреждения преступности, развиваемой в трудах Д.А. Шестакова, сама ситуация вокзала или вагона поезда, характеризующаяся анонимностью, скученностью, высокой стрессогенностью и временностью контактов, является криминогенной³. Она объективно способствует карманным кражам, мошенничествам, преступлениям против личности.

¹ Лунеев В.В. Дорожно-транспортная преступность: закономерности, причины, социальный контроль / под ред. В.В. Лунеева. СПб.: Юридический центр-Пресс, 2011. С. 267.

² Гилинский, Я.И., Криминология: теория, история, эмпирическая база, социальный контроль. Авторский курс. 4-е изд., перераб и доп. СПб.: ООО Издательский Дом «Алеф-Пресс», 2018., С. 312.

³ Шестаков Д.А. Основы учения о противодействии преступности // Криминология: вчера, сегодня, завтра. 2019. С. 4-6.

Пассажир, особенно в состоянии усталости или невнимательности, превращается в идеальную жертву, что предопределено самими условиями транспортного процесса.

2. Управленческо-организационные и технические детерминанты.

Не менее значимый пласт детерминант лежит в сфере организации функционирования железнодорожного транспорта. Эти факторы носят внутрисистемный характер и напрямую зависят от качества управления и ресурсного обеспечения.

1) недостатки в организации охраны и системы технической защищенности объектов. Несмотря на внедрение систем видеонаблюдения и контроля доступа, многие участки инфраструктуры (перегоны, отстойные пути, пакгаузы) остаются слабоохраняемыми. Протяженность железнодорожных путей, измеряемая тысячами километров, делает экономически и физически невозможным их сплошной физический контроль. Устаревшая система охраны грузов, недостаточная оснащенность современными средствами сигнализации и блокировки на грузовых вагонах являются прямой детерминантой имущественных преступлений.

2) дефекты в технологии перевозочного процесса и документооборота. Криминологически уязвимыми местами являются процедуры приема-сдачи грузов, оформления накладных, пломбирования вагонов. Слабая автоматизация этих процессов, человеческий фактор, сложность оперативной сверки данных создают возможности для злоупотреблений, хищений с обманным оформлением документов.

3) кадровый фактор и профессиональная деформация. Работники железнодорожного транспорта, в силу своих служебных полномочий и доступа к материальным ценностям, могут выступать не только как субъекты контроля, но и как субъекты преступления. Низкий уровень заработной платы на ряде должностей, длительная монотонная работа, а также развитие профессиональной деформации (снижение уровня бдительности, цинизм) могут стать внутренними детерминантами для совершения должностных

преступлений, хищений, нарушений правил безопасности. В криминологии это рассматривается как проявление «ситуативной преступности», где служебное положение предоставляет уникальную возможность.

3. Правовые и виктимологические детерминанты.

Законодательное регулирование и поведение потенциальных жертв также вносят свой вклад в комплекс причин и условий.

1) пробелы и коллизии в правовом регулировании. Уголовно-правовые нормы, касающиеся преступлений на транспорте (гл. 27 УК РФ «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта»), не всегда адекватно отражают специфику современных способов совершения преступлений, особенно в сфере интеллектуального хищения грузов или киберпреступлений против систем управления движением. Сложность доказывания, формализм в квалификации деяний, рассредоточенность норм в разных главах УК РФ (против собственности, в сфере экономической деятельности, против безопасности) могут ослаблять предупредительный потенциал уголовного закона. Исследователи В.С. Комиссаров и Г.Н. Горшенков указывают на необходимость совершенствования составов, учитывающих именно транспортную специфику¹.

2) виктимологический аспект. Поведение потерпевших (грузоотправителей, пассажиров, самого перевозчика) часто способствует совершению преступления. Со стороны коммерческих структур – это пренебрежение мерами безопасности при выборе способа перевозки и оформлении договоров, погоня за удешевлением логистики в ущерб надежности. Со стороны пассажиров – неосмотрительность, оставление вещей без присмотра, игнорирование правил личной безопасности. Виктимологическая теория, разрабатываемая Д.В. Ривманом, утверждает, что определенные модели поведения повышают риск виктимизации (становления

¹ Горшенков, Г.Н., Антикоррупционная политика и деятельность // Russian Journal of Economics and Law. 2014. №1 (29), С. 10-12.

жертвой), что необходимо учитывать в профилактической работе через правовое просвещение и информационные кампании¹.

4. Ситуативные и криминогенные детерминанты, связанные с особенностями железнодорожной инфраструктуры.

Наконец, необходимо выделить детерминанты, вытекающие из самой сущности железнодорожного транспорта как объекта посягательства.

1) высокая концентрация материальных ценностей на ограниченной площади (склады, контейнерные терминалы, вагоны с дорогостоящими грузами) создает мощный криминогенный «магнит». Ситуация усугубляется в периоды простоя составов, что предопределяет необходимость особого режима охраны в такие моменты.

2) возможность быстрого перемещения похищенного на значительные расстояния с использованием самой железнодорожной сети или прилегающих автодорог затрудняет работу правоохранительных органов и способствует сбыту.

Таким образом, детерминанты преступлений, совершаемых на железнодорожном транспорте, представляют собой многоуровневую систему, в которой взаимосвязаны общие социально-экономические проблемы, специфические управленческие и технологические изъяны в работе транспортной системы, а также уникальные ситуативные факторы, порождаемые самой железнодорожной инфраструктурой. Как следует из анализа юридической доктрины и позиций ученых-криминологов, эффективное предупреждение данной категории преступлений не может быть сведено лишь к усилению охраны или ужесточению наказаний. Оно требует комплексной стратегии, включающей социальное оздоровление прилегающих территорий, внедрение современных технологий контроля и управления рисками, совершенствование правовых норм, антикоррупционные меры, кадровую политику и системную

¹ Ривман, Д.В., Криминальная виктимология: Жертвы преступлений. Мошенничество. Хулиганство. Кражи. Разбой / Д. В. Ривман. СПб.: Питер, 2002. С.304.

виктимологическую профилактику. Только учет всей совокупности детерминант позволит перейти от реагирования на совершенные преступления к созданию устойчивой системы криминологической безопасности на железнодорожном транспорте, отвечающей вызовам современности.

2.2. Личность преступника, совершающего преступления на железнодорожном транспорте

Разработка криминалистической характеристики преступлений предполагает включение в состав обязательных критериев структурного ее содержания данных о личности преступника. Личность преступника, выступая центральным элементом предмета криминологии, представляет собой систему социально значимых свойств индивида, обусловивших совершение им общественно опасного деяния¹. В рамках отраслевой криминологии, изучающей преступность на железнодорожном транспорте, исследование личности виновного приобретает ключевое значение для понимания механизма преступного поведения, разработки мер предупреждения и совершенствования правоприменительной практики. Железнодорожный транспорт как объект криминальных посягательств обладает рядом специфических черт: протяженность, открытость инфраструктуры, массовость пассажиропотоков, наличие ценных грузов и сложных технических систем, что формирует уникальную среду для криминальной активности и предопределяет особенности контингента правонарушителей.

В общей теории криминологии личность преступника понимается не как совокупность лишь биологических или психологических аномалий, а как

¹ Антонян Ю.М. Криминология. Избранные лекции. М.: Норма, 2018. С. 432.

социальный тип, сформированный под влиянием среды и обладающий устойчивой антиобщественной направленностью¹. Применительно к исследуемой нами категории, личность преступника, совершающего преступления на железнодорожном транспорте – это совокупность социально-демографических, социально-ролевых, нравственно-психологических и уголовно-правовых признаков лица, которые во взаимодействии с внешними условиями железнодорожной среды провоцируют совершение им преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта, общественной безопасности, собственности, личности и иных охраняемых законом благ, связанных с функционированием железнодорожного комплекса.

Структура личности данного преступника включает в себя совокупность следующих признаков:

1.1. Социально-демографические и уголовно-правовые признаки.

1) пол: Абсолютное большинство преступников в данной категории (около 88-92%) составляют мужчины. Это обусловлено общей структурой преступности и характером деяний, требующих физических усилий (хищение тяжелых элементов инфраструктуры, вандализм).

2) возраст: Здесь же наблюдаются значительные различия возрастного критерия в зависимости от вида преступления. Для имущественных преступлений, особенно хищений цветных металлов (медь контактной сети, кабели связи), характерна возрастная группа 30-50 лет. Это лица, часто имеющие навыки слесарных работ, способные организовать вывоз и сдачу металла. Например, в приговоре Наримановского районного суда Астраханской области от 2023 года по ч. 3 ст. 158 УК РФ фигурантами проходили трое мужчин в возрасте 42, 38 и 35 лет, которые систематически похищали кабели сигнализации и связи на участке железной дороги². Для

¹ Кудрявцев, В.Н., Эминов, В.Е., Криминология: учебник для вузов / под ред. В.Н. Кудрявцева, В.Е. Эминова. 5-е изд., перераб. и доп. М.: Норма, 2020. С. 379.

² Приговор Наримановского районного суда Астраханской области от 07.08.2023 г. по делу № 1-123/2022 // URL: <https://sudact.ru/regular/doc/jzHPR8OX7FWJ>

преступлений, связанных с угрозой безопасности движения (ст. 267 УК РФ), актов вандализма на объектах транспорта (ст. 214 УК РФ) характерна более молодая возрастная группа – 16-25 лет, включая несовершеннолетних. Так, в 2021 году несовершеннолетние нарушители Кемеровской области были вовремя остановлены машинист грузового поезда, позже их по горячим следам задержали полицейские. В отношении родителей всех несовершеннолетних составлены протоколы по части 1 статьи 5.35 КоАП РФ¹.

3) образование и род занятий: Преобладает среднее или среднее специальное образование. Высокий процент лиц без постоянного источника доходов или занятых низкоквалифицированным трудом. Среди осужденных за халатность (ст. 293 УК РФ) и нарушения правил безопасности (ст. 263 УК РФ) – это, как правило, работники железнодорожных предприятий (монтеры пути, дежурные по станции, осмотрщики вагонов). Среди осужденных за кражи – часто безработные или лица с нерегулярными заработками.

4) уголовно-правовой статус: Отмечается высокий уровень рецидива, особенно среди совершающих имущественные преступления. Многие ранее судимы за кражи, грабежи, умышленное уничтожение имущества. Например, в приговоре Кировского районного суда г. Курска от 2025 года установлено, что осужденный за кражу медного кабеля ранее трижды привлекался к ответственности за аналогичные деяния². Для лиц, совершающих преступления по неосторожности, первичность судимости более характерна.

1.2. Социально-ролевая и профессиональная характеристика. Социально-ролевая характеристика представляет собой системный компонент криминологического анализа личности, определяющий ее место в социальной структуре через принадлежность к определенным общностям и выполнение соответствующих социальных функций. Исследование

¹ Кемеровские подростки подвергли опасности жизни людей на ж/д перегоне ради забавы [Электронный ресурс] – URL : <https://vse42.ru/news/32283112>

² Приговор Кировского районного суда г. Курска от 23.03.2025 г. по делу № 1-15/2025 // URL : <https://sudact.ru/regular/doc/gH0DX5WwNCgq/>

социальных ролей позволяет интерпретировать преступное поведение как результат взаимодействия социальных позиций, занимаемых лицом в обществе. В ходе анализа мы выделили две основные категории преступников, исходя из анализа их социальных ролей и профессиональной принадлежности:

Категория 1: «Внешний» преступник. Лицо, не связанное трудовыми или служебными отношениями с объектом посягательства. Его деятельность направлена извне на систему транспорта как на источник обогащения или объект для деструктивных действий. К этой категории относятся:

- «Собиратели металла» или топлива: Часто жители населенных пунктов, прилегающих к железной дороге. Их действия носят систематический, иногда квазипрофессиональный характер. Они хорошо знают расписание движения, места слабой охраны, способы быстрой разделки кабеля. Мотив – сугубо корыстный. Так, например, Солнечным районным судом Хабаровского края за совершение преступления, предусмотренного ч. 3 ст. 30, п. «а» ч. 4 ст. 158, а именно покушение на кражу, то есть тайное хищение имущества, принадлежащего ОАО «РЖД», организованной группой, была осуждена группа лиц. Гражданин А., из корыстных побуждений, в целях извлечения дохода и улучшения своего материального положения, решил создать организованную группу для совершения в течение неопределенного времени тайного хищения чужого имущества, а именно дизельного топлива, принадлежащего ОАО «РЖД», находящегося в топливных баках тепловозов данной организации, для дальнейшей продажи похищенного неопределенному кругу лиц с целью извлечения материальной выгоды в качестве дополнительного длительного источника дохода¹.

- «Ситуативные» корыстные правонарушители: Пассажиры или лица, находящиеся на вокзале, совершающие кражи багажа, карманные

¹ Приговор Солнечного районного суда Хабаровского края от 07.09.2024 № 1-189/2024 // URL : <https://sudact.ru/regular/doc/tlUXKh7Jg0Z5/>

кражи. Их действия менее подготовлены, больше зависят от конкретной ситуации. Так, например, Шимановским районным судом Амурской области в 2025 году гражданин П. был осужден за совершение преступления, предусмотренного п. «г» ч. 3 ст. 158 УК РФ. Гражданин П. обнаружил возле здания станции банковскую карту ПАО Сбербанк и, предположив, что на банковском счете найденной им банковской карты находятся денежные средства, принадлежащие Потерпевший А., похитил банковскую карту, принадлежавшую Потерпевшей А., с целью распоряжения похищенными денежными средствами по своему личному усмотрению путем оплаты товаров в магазинах¹.

- Вандалы и лица, совершающие хулиганские действия: Чаще всего подростки и молодежь из неблагополучных семей, проживающих вблизи путей. Их деяния (бросание камней в поезда, порча сидений в электричках, граффити) мотивированы скукой, желанием самоутверждения в группе, демонстрацией пренебрежения к общественным нормам. Приговор Золотухинского районного суда Курской области от 2025 года в отношении лица, разбившего камнями погодные модули и причинившего филиалу ОАО «РЖД» ущерб в размере 14 812 рублей 70 копеек, является типичным примером².

Категория 2: «Внутренний» преступник. Лицо, являющееся работником железнодорожной инфраструктуры (АО «РЖД», дочерних обществ, подрядных организаций). Его преступное поведение обусловлено деформацией профессиональной роли и реализуется через злоупотребление служебным положением, халатность или прямое нарушение инструкций. Это наиболее опасная категория, так как ее действия подрывают основы безопасности изнутри системы.

¹ Приговор Шимановского районного суда Амурской области от 25.06.2025 № 1-93/2025 // URL : <https://sudact.ru/regular/doc/LFRGq7BZ69JO/>

² Приговор Золотухинского районного суда Курской области от 19.03.2025 № 1-65/2024 // URL : <https://sudact.ru/regular/doc/Cpid3PdZSMbN/>

- **«Халатный» преступник по неосторожности:** типичным примером данной категории является дорожный мастер, не обеспечивший безопасность при производстве путевых работ. Так, например, приговором Уярского районного суда Красноярского края был осужден гражданин К., который в силу выполняемых им функций, должен был обеспечивать оперативное и качественное устранение неисправностей, угрожающих безопасности движения поездов, в границах обслуживания, однако, действуя небрежно, то есть, не предвидя наступления общественно опасных следствий в виде схода железнодорожного состава и причинения крупного ущерба, не выполнил требуемых действий, что привело к сходу железнодорожного состава с путей. Таким образом, гражданин К. причинил ОАО «РДЖ» ущерб в размере 3 450 752 рубля 69 копеек¹.

- **«Корыстный» преступник из числа работников:** Использует служебные возможности для хищений. Например, начальник участка, организующий хищение шпал или рельсов под видом списания, составитель поездов, участвующий в краже грузов. Приведем пример с практики: в 2020 году гражданин Б. был осужден Балашовским районным судом Саратовской области за совершение преступления, предусмотренного ч. 4 ст. 159 УК РФ, а именно за мошенничество, то есть хищение чужого имущества путем обмана, группой лиц по предварительному сговору, лицом, с использованием своего служебного положения, в особо крупном размере. Гражданин Б. будучи заместителем начальника по кадрам и социальным вопросам эксплуатационного локомотивного депо, и имея доступ в соответствии с должностными обязанностями к программе единой корпоративной автоматизированной системы управления трудовыми ресурсами ОАО «РЖД», совершил хищение денежных средств организации, предназначенных для выплаты единовременного вознаграждения².

¹ Приговор Уярского районного суда Красноярского края от 05.06.2025 № 1-38/2025 // URL : <https://sudact.ru/regular/doc/R3Qu0IWYN5LT/>

² Приговор Балашовского районного суда Саратовской области от 23.06.2020 № 1-1-7/2020 // URL : <https://sudact.ru/regular/doc/e3TFzKPAaWLS/>

1.3. Нравственно-психологическая характеристика – в криминологии она представляет собой совокупность личностных свойств и установок, детерминирующих антиобщественную направленность и реализацию преступного поведения. Данный комплекс отражает внутреннюю позицию преступника по отношению к социальным ценностям, правовым предписаниям и нормативно закреплённым моделям социального взаимодействия. В структуре мотивов доминируют:

1. Корыстная мотивация. Является преобладающей в количественном выражении. Её особенность в сфере ЖДТ – опредмеченность в специфических объектах (металл, уголь, грузы) и использование знаний о слабых местах логистики и охраны. Психологически сопровождается потребительским отношением к транспорту как к «ничейному» источнику ресурсов, отрицанием крупного ущерба от своих действий (при хищении кабеля часто не осознаются последствия для движения). В приговоре Прокопьевского городского суда Кемеровской области от 2022 года подчеркивается, что осуждённые, похитившие несколько сотен метров контактного провода, руководствовались «корыстными побуждениями, желанием получить денежные средства без затраты труда на законных основаниях», полностью игнорируя риск остановки движения на участке.

2. Вандально-деструктивная и хулиганская мотивация. Характерна для молодых лиц и несовершеннолетних. В основе лежит не столько материальная выгода, сколько потребность в острых ощущениях, демонстрация силы, агрессии, протеста против общественного порядка. Психологически это может быть связано с инфантилизмом, неразвитостью эмпатии, неспособностью прогнозировать отдалённые катастрофические последствия. Акты наложения предметов на рельсы часто совершаются в группе, что усиливает эффект подражания и снижает личную ответственность.

3. Игнорирующе-небрежная мотивация (при неосторожных преступлениях). Свойственна «внутренним» преступникам. В её основе

лежат профессиональная деформация (привыкание к опасности), снисходительное отношение к правилам, усталость, а иногда и прямая психологическая установка на приоритет «выполнения плана» над требованиями безопасности. Суды в приговорах по ст. 263, 293 УК РФ часто констатируют «легкомысленное отношение к служебным обязанностям» и «недооценку возможных общественно опасных последствий».

4. Агрессивно-насильственная мотивация. Встречается в преступлениях против личности, совершаемых в поездах и на вокзалах (ст. 111, 112, 161 УК РФ). Может сочетать корысть с повышенной агрессивностью, часто провоцируется конфликтами в условиях скученности и длительного пути, а также употреблением алкоголя.

2. Типология личности. Разработка научно обоснованной классификации преступников остаётся актуальной задачей криминологической науки. Анализ выделенных типов позволяет не только структурировать знания о личности правонарушителя, но и подойти к решению практических вопросов: от понимания причин конкретных преступлений до создания адресных профилактических программ и индивидуализации мер уголовно-правового характера.

В своей работе мы выделяем следующие криминологические типы:

– «Корыстный посягатель» («расхититель»). Мотив – обогащение. В данной категории можно также выделить следующие подтипы: «похититель металла» (целенаправленно охотится за цветным металлом), «грабитель грузов» (организует хищения из вагонов), «мелкий воришка» (кражи из пассажирских вагонов).

– «Безопасник-нарушитель» (такие преступления, как правило, совершаются по неосторожности). Чаще всего преступником выступает работник железнодорожной инфраструктуры. Мотив же у таких преступников выступает лень, халатность, стремление упростить работу. Наиболее распространенные преступления для данной категории – нарушение правил безопасности, повлекшее последствия (ст. 263 УК РФ).

– «Вандал-деструктор». К данной категории преступников чаще всего относятся несовершеннолетние (в том числе лица, не достигшие возраста уголовной ответственности). Мотивом для них выступает агрессия, скука, самоутверждение, чаще всего такие преступления совершаются группой лиц, это объясняется желанием подростков утвердиться в группе, а также желанием делегировать ответственность на соучастников. Характерными преступлениями данной категории выступают хулиганство, порча имущества, угроза движению железнодорожному транспорту.

– «Транспортный насильник». К такой категории чаще относятся маргинальные личности, мужчины среднего возраста, не имеющие постоянного места работы, семьи, а также лица, у которых ярко выражено пристрастие к алкогольным напиткам. Такой тип преступника обычно действует в поездах, на вокзалах. Зачастую такие преступления совершаются без ярко выраженного мотива, в состоянии алкогольного опьянения, либо же с целью хищения чужого имущества (корыстный мотив).

– «Ситуативный правонарушитель». Не имеет устойчивой криминальной направленности. Совершает преступление под влиянием конкретной обстановки (например, в состоянии алкогольного опьянения бросает бутылку в проходящий поезд, находит чужую вещь оставленную без присмотра).

Таким образом, личность преступника, действующего на железнодорожном транспорте, представляет собой сложное, многогранное явление, детерминированное как общими социально-экономическими факторами, так и спецификой транспортной системы. Ее структура включает в себя характерный социально-демографический портрет с преобладанием мужчин трудоспособного возраста, часто без постоянного места работы, и выраженное разделение на «внешних» и «внутренних» преступников по профессиональному признаку. Нравственно-психологическое ядро формируется под влиянием доминирующих мотивов: корыстного, вандалско-хулиганского, игнорирующе-небрежного. Специфическая «транспортная»

дезадаптация личности, заключающаяся в пренебрежительном или утилитарно-потребительском отношении к объектам повышенной опасности, является ключевым интегрирующим признаком.

Понимание данных особенностей имеет непосредственное практическое значение. Оно позволяет дифференцировать меры предупреждения: от усиления охраны уязвимых объектов и контроля за персоналом (против «расхитителей» и «нарушителей») до реализации социально-воспитательных программ в прилегающих к дорогам районах и пропаганды правосознания (против «вандалов» и «ситуативных» преступников).

ГЛАВА 3. ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ ПРЕСТУПЛЕНИЙ, СОВЕРШЕННЫХ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

3.1. Общесоциальное предупреждение преступлений на железнодорожном транспорте

Нормативной основой предупреждения преступлений на железнодорожном транспорте являются: Конституция Российской Федерации, Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях, Федеральный закон от 7 февраля 2011 г. № 3 «О полиции», Федеральный закон от 25 декабря 2008 г. № 273-ФЗ «О противодействии коррупции», Федеральный закон от 06 марта 2006 г. № 35-ФЗ «О противодействии терроризму», Федеральный закон от 25 июля 2002 года № 114 «О противодействии экстремистской деятельности», Указ Президента Российской Федерации от 2 июля 2021 г. № 400 «О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации», Федеральный закон от 6 апреля 2011 г. № 64-ФЗ «Об административном надзоре за лицами, освобожденными из мест лишения свободы», Федеральный закон от 24 июня 1999 г. № 120-ФЗ «Об основах системы профилактики безнадзорности и правонарушений несовершеннолетних», Федеральный закон от 23 июня 2016 г. № 182-ФЗ «Об основах системы профилактики правонарушений в Российской Федерации», Указ Президента РФ от 23 ноября 2020 г. № 733 «Об утверждении Стратегии государственной антинаркотической политики Российской Федерации до 2030 года», Приказ МВД России от 24 августа 2023 г. № 619 «О некоторых организационных вопросах деятельности органов внутренних дел Российской Федерации по профилактике правонарушений».

Система предупреждения преступности на железнодорожном транспорте, являющемся объектом критической инфраструктуры, носит

комплексный, многоуровневый характер. В ее структуре выделяются общесоциальный и специально-криминологический (специальный) уровни. Общесоциальное предупреждение (общая профилактика) представляет собой совокупность мер общегосударственного и общерегионального масштаба, направленных на устранение и нейтрализацию коренных, системных причин и условий преступности. В.Н. Кудрявцев писал: «Высшим уровнем общей профилактики является осуществление крупных социальных мероприятий в масштабах всей страны»¹. Эти меры, хотя и не имеют непосредственной антикриминальной направленности, формируют макросреду, неблагоприятную для развития преступного поведения, воздействуя на социально-экономические, политические, идеологические и иные фундаментальные основы общества. В сфере железнодорожного транспорта общесоциальная профилактика приобретает особую значимость ввиду высокой социальной и экономической ценности объекта, уязвимости протяженной инфраструктуры и катастрофического потенциала последствий преступных посягательств.

Общесоциальное предупреждение, в отличие от специального, является прерогативой не столько правоохранительных органов, сколько широкого круга государственных институтов, органов местного самоуправления, хозяйствующих субъектов и институтов гражданского общества. Его методологической базой служит системный подход, рассматривающий безопасность транспорта как элемент национальной безопасности, а преступность – как следствие системных дисфункций в экономической, социальной, культурной и правовой сферах. основополагающим документом стратегического планирования в данной области выступает Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденная

¹ Кудрявцев В.Н., Криминологическое значение потребностей // Советское государство и право. 1973. № 7. С. 8

распоряжением Правительства РФ¹. Она определяет стратегическую цель – создание безопасной и устойчивой транспортной системы. В контексте предупреждения преступности ключевыми являются задачи, связанные с развитием инфраструктуры, внедрением цифровых технологий, обеспечением кадрового потенциала и повышением культуры транспортного поведения.

Правовое обеспечение общесоциальной профилактики образует многоотраслевой комплекс нормативных актов:

1. Уголовно-правовой блок: Уголовный кодекс РФ выполняет превентивную функцию, устанавливая ответственность за ключевые преступления в сфере железнодорожного транспорта: ст. 263 УК РФ (нарушение правил безопасности), ст. 267 УК РФ (приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения), ст. 211 УК РФ (угон судна воздушного или водного транспорта либо железнодорожного подвижного состава) и др. Сама угроза наказания выступает фактором общего предупреждения.

2. Административно-правовой блок: Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях содержит главу 11, устанавливающую ответственность за административные правонарушения на транспорте (например, ст. 11.1 «Действия, угрожающие безопасности движения на железнодорожном транспорте»).

3. Специальное транспортное законодательство: Федеральный закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» закрепляет основы функционирования отрасли, включая требования безопасности. Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» является »краеугольным камнем» правового регулирования. Он вводит понятие «транспортная безопасность», обязывает субъектов транспортной инфраструктуры (АО «Российские железные

¹ О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года: распоряжение Правительства РФ от 27.11.2021 N 3363-р (ред. от 06.11.2024) // СПС КонсультантПлюс

дороги») разрабатывать и реализовывать планы обеспечения транспортной безопасности, производить категорирование объектов, оценивать уязвимость и осуществлять их инженерно-техническое оснащение.

4. Градостроительное, земельное и экологическое законодательство: регламентирует вопросы планировки территорий, прилегающих к железнодорожным путям, что напрямую влияет на криминогенную обстановку (ликвидация стихийных свалок, самостроев, являющихся убежищами для лиц, совершающих хищения металла).

Социально-экономическое направление нацелено на устранение макродетерминант корыстной и корыстно-насильственной преступности. Ключевыми мерами, принимаемыми законодателем в данном направлении, выступают:

- Стимулирование легальной занятости и развитие моногородов, зависящих от железнодорожных предприятий. Социально-экономическая депрессия в таких населенных пунктах (например, ряде поселений вдоль Транссиба или в Кузбассе) напрямую коррелирует с высоким уровнем хищений угля, металла с объектов железнодорожного транспорта. Реализация программ комплексного развития территорий, поддержки малого и среднего бизнеса создает альтернативу криминальным источникам дохода.

- Регулирование рынка вторичных цветных металлов. Одной из главных причин эпидемии хищений кабелей и контактной сети является наличие неконтролируемого рынка сбыта. Федеральный закон от 26.07.2022 № 320-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О ломе и отходах цветных металлов» ужесточил требования к приему лома, введя обязательную видеофиксацию, идентификацию сдатчиков и усилив контроль со стороны Росприроднадзора. Это классический пример общесоциальной меры, направленной на перекрытие каналов легализации криминально нажитого имущества.

- Повышение уровня жизни и социальной поддержки групп риска (неполные семьи, безработная молодежь), из среды которых часто рекрутируются вандалы и мелкие расхитители.

Инфраструктурно-технологическое направление предполагает создание физических и технических барьеров для совершения преступлений через модернизацию самой транспортной системы. В данном направлении можно выделить следующие принимаемые меры:

- Техническое перевооружение и цифровизация. Внедрение интегрированных систем видеонаблюдения с функцией аналитики поведения (например, распознавание проникновения в охраняемую зону), систем датчиков вибрации и обрыва на контактной сети, GPS-мониторинг грузовых вагонов и подвижного состава существенно повышают риск обнаружения преступника. Например, пилотный проект «Цифровая сортировочная станция», где все процессы, включая безопасность, управляются с помощью единой цифровой платформы¹.

- Инженерная защита объектов. Ограждение особо уязвимых участков путей, установка антивандального оборудования на станциях, использование специальных марок бетона и красок, затрудняющих нанесение граффити, перевод пунктов сдачи металла в режим онлайн-заявок для минимизации контактов с нелегальными сдатчиками.

- Развитие инфраструктуры пассажирских терминалов. Четкое зонирование, хорошее освещение, открытое пространство, комфортные зоны ожидания снижают чувство страха у пассажиров и повышают уровень естественного социального контроля, затрудняя карманные кражи и иные преступления против личности.

Важными направлениями также выступают организационно-управленческое и кадровое. Это позволяет снизить так называемую «внутреннюю» преступность, наладить процесс работы на объектах железнодорожной инфраструктуры и повысить уровень правосознания

¹ Цифровая станция // URL: <https://yuzd.rzd.ru/ru/6089/page/103290?id=10365>

работников железнодорожного транспорта. В данном направлении принимаются следующие меры.

- Совершенствование корпоративного управления и культуры безопасности в ОАО «РЖД». Формирование «культуры нулевой терпимости» к нарушениям правил безопасности среди работников является мощной мерой предупреждения преступлений по неосторожности (ст. 263, 293 УК РФ). Это достигается через системы мотивации, регулярного обучения, психологического тестирования, прозрачные процедуры расследования инцидентов.

- Межведомственное взаимодействие. Создание координационных советов по безопасности на транспорте с участием представителей МВД, ФСБ, Ространснадзора, органов власти субъектов РФ и ОАО «РЖД» для обмена информацией, планирования совместных профилактических рейдов, разработки комплексных программ.

- Подготовка кадров. Поддержка профильных учебных заведений железнодорожного транспорта, включение в программы дисциплин по транспортной безопасности, правовой подготовке.

Недостаточно освещенным, но немаловажным, на наш взгляд, является идеологическое и культурно-воспитательное направление. Оно нацелено на формирование общественного сознания, нетерпимого к преступлениям на транспорте, кроме того, должная работа в данном направлении снижает виктимность пассажиров железнодорожного транспорта. На сегодняшний день в данном направлении принимаются следующие меры:

- Правовое просвещение и информационные кампании. Систематическая работа в СМИ и социальных сетях, разъясняющая реальные, а не только абстрактные последствия преступлений: не «повреждение имущества», а «возможная катастрофа с десятками жертв из-за обрыва сигнального кабеля». Адресная работа в школах,

расположенных вблизи путей, по профилактике детского и подросткового вандализма.

- Развитие институтов гражданского общества. Поддержка волонтерских дружин, стимулирование работников и жителей к сообщению о подозрительных фактах через специальные приложения или «горячие линии». Создание позитивного имиджа железной дороги как общенационального достояния, требующего бережного отношения.

- Формирование транспортной культуры пассажиров. Пропаганда бдительности, правил поведения, что косвенно затрудняет деятельность карманных воров и мошенников.

Несмотря на проработанную правовую базу, реализация общесоциальных мер сталкивается с системными трудностями:

- 1) Недостаточность ресурсного обеспечения. Масштабная модернизация инфраструктуры, внедрение высокотехнологичных систем безопасности требуют колоссальных инвестиций, которые часто откладываются в пользу текущих эксплуатационных задач.

- 2) Ведомственная и корпоративная разобщенность. Отсутствие единой межведомственной информационной системы, дублирование функций, различия в ведомственных приоритетах снижают синергетический эффект.

- 3) Отложенный характер результата. Эффект от общесоциальной профилактики проявляется не сразу, что затрудняет оценку ее эффективности для чиновников, ориентированных на краткосрочные отчетные показатели.

- 4) Адаптация криминальных структур. Преступники быстро приспосабливаются к новым технологиям защиты, ищут новые уязвимости (например, кибератаки на системы управления движением).

Таким образом, общесоциальное предупреждение преступлений на железнодорожном транспорте представляет собой стратегический, фундаментальный уровень обеспечения безопасности, опирающийся на широкий комплекс мер государственной политики в социально-экономической, технической, организационной и идеологической сферах.

Его правовую основу образует многоуровневая система законодательства во главе с Федеральным законом «О транспортной безопасности». Основные направления – социально-экономическое, инфраструктурно-технологическое, организационно-кадровое и культурно-воспитательное – призваны воздействовать на глубинные, системные причины преступности, создавая среду, максимально неблагоприятную для криминальной деятельности.

3.2. Специально-криминологическое предупреждение преступлений на железнодорожном транспорте

В структуре единой системы предупреждения преступности специально-криминологический (специальный) уровень занимает центральное место, обеспечивая непосредственное, целенаправленное воздействие на криминогенные факторы и конкретные проявления преступности. Если общесоциальное предупреждение формирует неблагоприятный для преступности социальный фон, то специальное предупреждение представляет собой деятельность уполномоченных государственных органов, общественных институтов и хозяйствующих субъектов по выявлению, устранению, ослаблению или нейтрализации непосредственных причин и условий преступлений, а также по оказанию профилактического воздействия на лиц с противоправным поведением. Специально-криминологические меры предупреждения преступлений подразумевают деятельность, непосредственно направленную на причины и условия совершения преступлений¹. В сфере железнодорожного транспорта, учитывая специфику объекта (протяженность, уязвимость, катастрофичность

¹ Аносов, А. В., Старков, В. И., Титушкина, Е. Ю., Организация деятельности органов внутренних дел по предупреждению преступлений (термины, определения) : Учебное пособие / А. В. Аносов, В. И. Старков, Е. Ю. Титушкина [и др.]. – Москва : Академия управления, 2016. – 92 с.

последствий), специально-криминологическая профилактика приобретает черты высокопрофессиональной, технологичной и часто оперативной деятельности.

Специально-криминологическое предупреждение преступлений на железнодорожном транспорте – это системная, организованная деятельность специализированных субъектов, основанная на криминологическом знании и направленная на:

- выявление и блокирование конкретных криминогенных ситуаций и обстоятельств на объектах и в зонах повышенной опасности;
- целенаправленное воздействие на контингенты лиц, демонстрирующих антиобщественное поведение или склонных к совершению преступлений в транспортной сфере;
- пресечение готовящихся и пресекаемых преступных посягательств;
- минимизацию и ликвидацию последствий совершенных преступлений для восстановления безопасности.

В основе данной деятельности лежат принципы законности, комплексности, дифференциации и индивидуализации, своевременности, а также взаимодействия и координации всех заинтересованных субъектов. Особенностью специальной профилактики на транспорте является ее двухконтурная модель: один контур формируется правоохранительными органами (например, подразделения МВД или ФСБ), другой – силами и средствами субъекта транспортной инфраструктуры (ОАО «РЖД») в рамках выполнения требований Федерального закона «О транспортной безопасности».

Деятельность по специальной профилактике осуществляется совокупностью субъектов, каждый из которых выполняет специфические функции:

- Органы внутренних дел (МВД России): Ключевую роль играют подразделения транспортной полиции (ГУТ МВД России и его территориальные органы). Их функции: оперативно-розыскная деятельность,

дознание, административная практика, патрульно-постовая служба на объектах транспорта, проведение профилактических бесед, работа с несовершеннолетними.

- Органы федеральной службы безопасности (ФСБ России): они обеспечивают контрразведывательную деятельность и борьбу с терроризмом на объектах критической инфраструктуры, включая железнодорожный транспорт. Их роль возрастает в предупреждении диверсионных актов и актов терроризма, которые, с учетом непростой политической ситуации в настоящее время, достаточно распространены. Так, например, в 2025 году Южным окружным военным судом вынесен приговор в отношении гражданина Е. и гражданина М. за совершение преступлений, предусмотренных п. «а» ч. 2 ст. 205 УК РФ (террористический акт), п. «а» ч. 3 ст. 174.1 УК РФ (легализация (отмывание) денежных средств или иного имущества, приобретенных лицом в результате совершения им преступления). Инициатором выступил гражданин Е., который через мессенджер Telegram получил от анонимного заказчика предложение совершить диверсию на железнодорожной инфраструктуре за денежное вознаграждение. Действуя по предварительному сговору в составе группы, они прибыли на перегон между станциями Ростов-Главный и Гниловская в Ростове-на-Дону, где с помощью горючей смеси осуществили поджог оборудования, критически важного для обеспечения безопасности движения поездов¹.

- ОАО «Российские железные дороги» как субъект транспортной инфраструктуры. В соответствии с Федеральным законом «О транспортной безопасности» ОАО «РЖД» обязано создавать подразделения транспортной безопасности. Эти негосударственные структуры выполняют функции по охране объектов, досмотру, пропускному режиму, инженерно-технической защите. Их сотрудники имеют право на задержание правонарушителей и

¹ В Ростовской области вынесен приговор в отношении двух местных жителей за совершение террористического акта на объекте железнодорожного транспорта // URL: <https://epp.genproc.gov.ru/ru/utp/mass-media/news/main/e5990929/>

применение специальных средств. Это уникальный пример делегирования профилактических функций хозяйствующему субъекту.

- Следственный комитет Российской Федерации (СК России). Через расследование преступлений выявляет конкретные причины и условия, способствовавшие их совершению, и вносит представления об их устранении (ст. 158 УПК РФ), что является важной правовой формой специального предупреждения.

- Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор). Эта служба осуществляет контроль и надзор за соблюдением обязательных требований в области транспортной безопасности, что является предупредительной мерой.

- Комиссии по делам несовершеннолетних и защите их прав. Ведут профилактическую работу с подростками, склонными к правонарушениям на объектах транспорта (вандализм, закладка предметов на пути).

Меры специального предупреждения можно классифицировать по нескольким основаниям: по стадии применения, по характеру воздействия, по адресату. Разберем некоторые из выделяемых классификаций:

1. Меры, направленные на нейтрализацию криминогенных ситуаций и условий (это меры упреждающего, ситуативного характера). К ним можно отнести:

- организацию и осуществление охраны объектов (например, патрулирование силами транспортной полиции, особенно на уязвимых участках или применение технических средств охраны – датчики периметра, системы видеонаблюдения с аналитикой);

- организация контрольно-пропускного и досмотрового режимом. Досмотр пассажиров и багажа на вокзалах и в поездах повышенной категории безопасности позволит предотвратить провоз оружия, взрывчатых веществ, орудий хищения. Для реализации данного мероприятия можно использовать стационарные и переносные металлодетекторы, рентгено-телевизионные установки;

- криминологическая оценка и категорирование объектов (требованиями Федерального закона «О транспортной безопасности» предусмотрено, что каждому объекту железнодорожной инфраструктуры должна быть присвоена категория уязвимости, на основе которой определяются необходимые силы и средства защиты;

- планирование и реализация оперативно-профилактических операций (например, «Путь», «Металл», «Подросток», которые носят целевой характер (борьба с хищениями металла, профилактика детского травматизма и вандализма). В их рамках проводятся массовые проверки лиц, скупочных пунктов, рейды в неблагополучных микрорайонах, прилегающих к путям).

2. Меры, направленные на профилактическое воздействие на лиц (индивидуальная профилактика). Реализация мер данной направленности предполагает адресную работу с конкретными лицами, чье поведение свидетельствует о возможной готовности к совершению преступления. Сюда относятся:

- профилактический учет и наблюдение (ведение в органах внутренних дел учетов лиц, ранее судимых за преступления на транспорте, злостных нарушителей общественного порядка на объектах транспорта, «металлистов», за ними устанавливается оперативное наблюдение, особенно в периоды обострения криминогенной обстановки);

- профилактические беседы и официальные предостережения. Сотрудники подразделений полиции на транспорте проводят беседы с лицами, допускающими правонарушения (мелкие хищения, нарушение правил нахождения на путях), а также с их родителями, если речь идет о несовершеннолетних. В случае наличия достаточных данных о готовящемся преступлении может быть объявлено официальное предостережение о недопустимости противоправного поведения (ст. 39.1 Закона «О полиции»);

- взаимодействие с подразделениями по работе с несовершеннолетними и социальными службами (в отношении

несовершеннолетних правонарушителей разрабатываются индивидуальные программы социально-психологической коррекции поведения, решаются вопросы трудоустройства, организации досуга);

- профилактическая работа с персоналом ОАО «РЖД» (выявление работников, склонных к нарушению правил безопасности (страдающих алкоголизмом, имеющих финансовые трудности, что может спровоцировать хищения), и применение к ним мер дисциплинарного, организационного или психологического характера);

3. Меры оперативно-розыскного и уголовно-правового характера – это меры непосредственного пресечения и воздействия, реализуемые в рамках уголовного судопроизводства. Для реализации данного типа мер правоохранительными органами поводятся следующие действия:

- оперативно-розыскные мероприятия. Проведение ОРМ (наблюдение, опрос, проверочная закупка) для выявления и документирования деятельности организованных групп, занимающихся хищениями грузов или металла (например, внедрение оперативного сотрудника в группу «металлистов» для установления каналов сбыта);

- профилактика рецидива (эффективная реализация институтов условного осуждения, отсрочки отбывания наказания, контроль за поведением условно-осужденных и освобожденных условно-досрочно, совершивших преступления на транспорте позволяет сократить уровень преступности на железнодорожном транспорте).

Несмотря на развитую систему, эффективность специальной профилактики сталкивается с новыми вызовами. Поскольку преступники постоянно приспосабливаются к нововведениям в сфере охраны железнодорожной инфраструктуры и находят новые способы совершения преступлений, возникает необходимость в постоянном совершенствовании методов предупреждения и пресечения преступлений. В ходе анализа мы выделили четыре основные проблемы, которые угрожают безопасности

железнодорожного транспорта и его пассажиров, а также предложили некоторые способы решения данных проблем.

Проблема 1: Высокая латентность и организованность хищений металла. В целях решения этой проблемы мы предлагаем следующее:

1) Создание межведомственных ситуационно-аналитических центров (САЦ) по борьбе с хищениями на объектах критической информационной инфраструктуры (то есть тех, от функционирования которых зависит безопасность государства, национальная экономика и благосостояние граждан) на региональном уровне с участием МВД, ФСБ, Росгвардии и ОАО «РЖД». Задача САЦ – обобщение данных от систем видеонаблюдения, датчиков обрыва, GPS-меток на грузах, информации от патрулей и оперативных источников в единую платформу с применением технологий Big Data и геоинформационных систем для построения тепловых карт криминогенности в реальном времени. Это позволит объединить всю имеющуюся информацию о преступности на железнодорожном транспорте, что значительно облегчит аналитическую деятельность, прогнозирование, а также планирование различных мероприятий по предупреждению, выявлению и пресечению преступлений. Кроме того, объединенная база данных будет полезна и для расследования преступлений на железнодорожном транспорте.

2) Законодательное закрепление и расширение практики использования технических средств скрытого наблюдения и маркировки (наночастицы, химические метки) для кабельной продукции и цветных металлов, используемых на транспорте. Это позволит однозначно идентифицировать похищенное имущество на любом пункте приема, что облегчит и поиск похищенного и доказывание в ходе уголовного судопроизводства.

Проблема 2: Подростковый вандализм и хулиганство на путях. Данная проблема достаточно распространена, кроме того, преступления такого типа наносят ущерб не только экономической безопасности государства (портя

имущество ОАО «РЖД»), но и угрожают общественной безопасности (поскольку подростки могут нанести вред как пассажирам, так и работникам ОАО «РЖД»). Так, например, в июне 2025 года двое подростков были осуждены Орехово-Зуевским городским судом Московской области за хулиганство на платформе станции «Орехово-Зуево». Находясь в состоянии алкогольного опьянения, подростки разбили огнетушителем стеклопакет кабины электропоезда и распылили в сторону сотрудников локомотивной бригады газ из перцового баллончика¹. Для решения данной проблемы мы предлагаем:

1) Реализовать совместную программу МВД, Минпросвещения и ОАО «РЖД» «Безопасная железная дорога – детям» с обязательными интерактивными уроками в школах, расположенных в зоне до 5 км от железнодорожных путей. Использование VR-технологий для демонстрации последствий наложения предметов на рельсы. Работа в данном направлении позволит предупредить подростковую преступность еще в младшем возрасте. Просвещение о последствиях совершенного существенно снизит уровень подростковой преступности. Однако начинать данную деятельность следует с детьми до 14 лет, старшие могут воспринять проводимые беседы как вызов и сделать наперекор. Для подростков более старшего возраста следует проводить беседы о мерах наказания за содеянное, кроме того, следует организовывать детям занимательный досуг, чтобы избежать совершения ими преступлений «от скуки» и привить трудолюбие.

2) Внедрить на социально-опасных участках системы «умный патруль»: компактные автономные дроны с камерами и громкоговорителями, запрограммированные на автоматический облет маршрута и трансляцию предупреждающих сообщений при обнаружении людей в запретной зоне (за пример можно взять оповещение водителей, останавливающих транспортное средство под момтом).

¹ Подростки получили условные сроки за хулиганство на станции «Орехово-Зуево»
// URL: <https://news.mail.ru/incident/68388530/>

Проблема 3: Преступления, совершаемые работниками по неосторожности. К сожалению, достаточно большое количество преступлений совершается именно работниками ОАО «РЖД». Так, например, помощник машиниста был осужден Дмитровским городским судом Московской области по ч.2 ст.263 УК РФ. Помощник машиниста пренебрег правилами безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, несвоевременно закрыв автоматические двери вагона что привело к зажатию шеи пассажира створками двери, в результате чего тот скончался¹. И таких случаев не перечесть. Для решения данной проблемы мы предлагаем:

1) Внедрить обязательный психофизиологический мониторинг работников критических профессий (машинисты, диспетчеры, дежурные по станции) с помощью носимых устройств, отслеживающих показатели усталости, стресса, сонливости. Это позволит снизить нагрузку на персонал, повысить их продуктивность и уменьшить количество неосторожных преступлений, совершаемых на фоне стресса и усталости. Для примера предлагаем рассмотреть системы контроля состояния водителей-дальнобойщиков в России («Антисон» от группы компаний «КСОР», «Видеомобиль» от компании Videomobil из Екатеринбурга, «Штурман» от компании «Системные технологии»), а также системы, используемые зарубежом (Система DSM, Movon Pro, а также KeepTruckin).

2) Разработка и внедрение симуляторов-тренажеров нового поколения для отработки действий в нештатных и кризисных ситуациях, включая элементы криминального характера (обнаружение посторонних предметов на путях, реагирование на акты вандализма). Это позволит работникам железнодорожной инфраструктуры быстрее реагировать на непредвиденные обстоятельства и предотвращать жертвы.

¹ Приговор Дмитровского городского суда Московской области от 10.10.2017 № 1-431/2017 // URL : <https://sudact.ru/regular/doc/Vb0nCncs6Sd0/>

3) Проведение профилактических бесед с работниками железнодорожной инфраструктуры о сложности и опасности их работы, а также об ответственности, которую они несут перед пассажирами и клиентами.

Проблема 4: Киберугрозы объектам ЖДТ. В эпоху цифровизации многие преступники (чаще подростки и лица, ранее не совершавшие подобных преступлений), стремятся «похвастаться» своими делами в информационно-телекоммуникационных сетях: публикуют статьи со своими планами, ищут подельников, запускают так называемые «стримы», выкладывают результаты своих деяний. В связи с этим мы предлагаем:

1) Создание в структуре подразделений транспортной безопасности ОАО «РЖД» и в подразделениях транспортной полиции киберпатрулей, специализирующихся на мониторинге закрытых интернет-форумов и социальных сетей для выявления обсуждений планов совершения актов вандализма, хищений, а также поиска уязвимостей в системах управления движением.

Таким образом, специально-криминологическое предупреждение преступлений на железнодорожном транспорте представляет собой сложную, многосубъектную и многомерную деятельность, основанную на применении комплекса правовых, организационных, оперативных, технических и воспитательных мер. Ее ядро образует взаимодействие правоохранительных органов и сил транспортной безопасности ОАО «РЖД», действующих в рамках единого правового поля, заданного Федеральным законом «О транспортной безопасности».

Повышение эффективности этой системы в современных условиях напрямую связано с ее технологической модернизацией и переходом на прогнозную модель. Предложенные конкретные меры, такие как создание межведомственных ситуационно-аналитических центров, применение маркировки металлов, использование дронов и систем психофизиологического мониторинга, направлены на преодоление ключевых

вызовов: организованных хищений, подросткового вандализма, человеческого фактора и киберугроз. Их реализация требует не только финансовых вложений, но и изменений в ведомственных регламентах, а также развития компетенций сотрудников.

Перспективой развития системы специального предупреждения является формирование «умной» системы транспортной безопасности, в которой меры физической охраны, оперативно-розыскной деятельности, аналитики больших данных и адресной индивидуальной профилактики будут интегрированы в единый автоматизированный контур управления. Это позволит перейти от реагирования на инциденты к их прогнозированию и гарантированному недопущению, обеспечив тем самым устойчивую и надежную защиту жизненно важной транспортной артерии страны.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Подводя итоги всему вышеизложенному, мы пришли к следующим выводам:

1. Транспортная система является значимым фактором экономического развития государства, способствует перемещению как людей, так и грузов на территории страны и за ее пределами.

2. Несмотря на положительную динамику, уровень преступности на железнодорожном транспорте остается высоким. Железнодорожный транспорт остается наиболее популярным способом транспортировки и сбыта наркотических средств, кроме того, велико и количество преступлений против собственности. Также, ввиду напряженной политической ситуации, железнодорожный транспорт подвергается нападкам диверсантами с целью дестабилизации деятельности органов власти и государства в целом.

3. Детерминанты преступлений, совершаемых на железнодорожном транспорте, представляют собой многоуровневую систему, в которой взаимосвязаны общие социально-экономические проблемы, специфические управленческие и технологические изъяны в работе транспортной системы, а также уникальные ситуативные факторы, порождаемые самой железнодорожной инфраструктурой.

4. Личность преступника, совершающего преступления на железнодорожном транспорте, представляет собой сложное многоуровневое явление. Поскольку преступления, совершаемые на транспорте, достаточно разнообразны, то и лица, их совершающие во многом различаются. Разнятся возраст преступников (от подростков 14-18 лет, до взрослых людей 35-50 лет). Разнятся и сфера деятельности (это могут быть как сотрудники железнодорожной инфраструктуры, так и лица без постоянного места работы). Единственным сходством, выявленными нами при анализе, можно назвать пол преступника – за частую ими оказываются мужчины, это

обусловлено сложностью объекта посягательства либо же места совершения преступления.

5. Общесоциальное предупреждение преступлений на железнодорожном транспорте представляет собой стратегический, фундаментальный уровень обеспечения безопасности, опирающийся на широкий комплекс мер государственной политики в социально-экономической, технической, организационной и идеологической сферах. Его правовую основу образует многоуровневая система законодательства.

6. В ходе изучения темы и написания работы мы выделили четыре основные проблемы, способствующих совершению преступлений на железнодорожном транспорте, а также выделили восемь предложений по их решению.

7. Перспективой развития системы специального предупреждения является формирование «умной» системы транспортной безопасности, в которой меры физической охраны, оперативно-розыскной деятельности, аналитики больших данных и адресной индивидуальной профилактики будут интегрированы в единый автоматизированный контур управления. Это позволит перейти от реагирования на инциденты к их прогнозированию и гарантированному недопущению, обеспечив тем самым устойчивую и надежную защиту жизненно важной транспортной артерии страны.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

Нормативные правовые акты и иные официальные документы

1. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993 с изменениями, одобренными в ходе общероссийского голосования 01.07.2020). Официальный текст Конституции РФ с внесенными поправками от 14.03.2020 опубликован на Официальном интернет-портале правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>.

2. Уголовный кодекс Российской Федерации : Федеральный закон от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ // СПС КонсультантПлюс.

3. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях: Федеральный закон от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ // СПС КонсультантПлюс.

4. О железнодорожном транспорте: Федеральный закон от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ (в ред. от 14 марта 2022 г.) // СПС КонсультантПлюс.

5. О транспортной безопасности: Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ // СПС КонсультантПлюс.

6. О внесении изменений в Федеральный закон «О ломе и отходах цветных металлов» : Федеральный закон от 26 июля 2022 г. № 320-ФЗ // СПС КонсультантПлюс.

7. О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года : распоряжение Правительства РФ от 27.11.2021 N 3363-р (ред. от 06.11.2024) // СПС КонсультантПлюс.

Монографии, учебники, учебные пособия

8. Алауханов, Е.О. Криминология : учебник / Е.О. Алауханов. – СПб. : Юридический центр-Пресс, 2013. – 606 с.

9. Алексеев, А.И. Избранные труды / [сост. Н.Д. Бут и др.; предисловие Н.Д. Бут]; Ун-т прокуратуры Рос. Федерации. – М., 2018. – 456 с.

10. Алексеев, А.И. Криминология : курс лекций / А.И. Алексеев. М., 1999. – 339 с.
11. Аносов, А.В. Организация деятельности органов внутренних дел по предупреждению преступлений (термины, определения): Учебное пособие / А.В. Аносов, В.И. Старков, Е.Ю. Титушкина [и др.]. – М.: Академия управления, 2016. – 92 с.
12. Антонян, Ю.М. Криминология. Избранные лекции / Ю.М. Антонян. – М.: Норма, 2018. – 432 с.
13. Гишинский, Я.И., Криминология: теория, история, эмпирическая база, социальный контроль. Авторский курс. 4-е изд., перераб и доп. / Я.И. Гишинский. — СПб.: ООО Издательский Дом «Алеф-Пресс», 2018. - 312с.
14. Годунов, И.В., Энциклопедия противодействия организованной преступности / И.В. Годунов; 2-е изд., перераб. и доп. - М.: Наука, 2005. – 705 с.
15. Долгова, А. И. Криминология: учебник / А.И. Долгова. - М.: Норма, 2025. – 368 с.
16. Кудрявцев, В.Н. Криминология: учебник для вузов / под ред. В.Н. Кудрявцева, В.Е. Эминова. – 5-е изд., перераб. и доп. – М.: Норма, 2020. – 800 с.
17. Лунеев, В.В., Дорожно-транспортная преступность: закономерности, причины, социальный контроль / под ред. В.В. Лунеева. — СПб: Юридический центр-Пресс, 2011. – 567 с.
18. Ривман, Д.В., Криминальная виктимология : Жертвы преступлений. Мошенничество. Хулиганство. Кражи. Разбой / Д.В. Ривман. - СПб.: Питер, 2002. - 304 с.
19. Фокс, В. Введение в криминологию / В. Фокс. М. Прогресс. 1980. – 312 с.

Научные публикации и статьи в периодических изданиях

20. Антонян, Ю.М. Концепция причин преступности и причины преступности в современной России / Ю.М. Антонян // Преступность и общество : сб. науч. трудов. - М. : ВНИИ МВД России, 2001. - 346 с.

21. Горшенков, Г.Н. Антикоррупционная политика и деятельность / Г.Н. Горшенков // Russian Journal of Economics and Law. - 2014. - №1 (29). - С. 10-12.

22. Дубовой, И.П. Преступность на железнодорожном транспорте и ее предупреждение: автореф. дисс. канд. юрид. наук / И.П. Дубовой. — Саратов, 2007. — С. 10-15.

23. Заварыкин, И.Н. Состояние и некоторые закономерности наркопреступности в России [Электронный ресурс] / И.Н. Заварыкин // Актуальные проблемы борьбы с преступностью: вопросы теории и практики : Материалы XXVIII международной научно-практической конференции. В 2-х частях, Красноярск, 03–04 апреля 2025 года. — Красноярск: Сибирский юридический институт МВД России, 2025. — С. 63-65.

24. Ивушкина, О.В. Преступность на железнодорожном транспорте в сфере грузовых перевозок (на примере Восточно-Сибирской железной дороги) / О.В. Ивушкина // Деятельность правоохранительных органов в современных условиях: Сборник материалов 20-й международной научно-практической конференции. – Иркутск: Восточно-Сибирский институт МВД России, 2015. – С. 69-73.

25. Кириллов, И.А. Стратегия противодействия экстремизму в Российской Федерации: криминологический анализ и проблемы правового конструирования [Электронный ресурс] / И.А. Кириллов // Вестник Сибирского юридического института МВД России. — 2025. — № 1(58). — С. 9-15.

26. Кудрявцев, В.Н. Криминологическое значение потребностей / В.Н. Кудрявцев // Советское государство и право. - 1973. - № 7. - С. 8-12.

27. Попова, А.В. Преступность на железнодорожном транспорте в годы первой мировой войны (на примере восточносибирского региона) / А.В. Попова // Транспортная инфраструктура Сибирского региона. – 2013. – Т. 2. – С. 500-503.

28. Фоменко, И.В. Теоретические и прикладные проблемы комплексного исследования преступности несовершеннолетних на железнодорожном транспорте на региональном уровне / И. В. Фоменко, Е. Н. Красникова. – Невинномысск : Невинномысский институт экономики, управления и права, 2013. – 165 с.

29. Шестаков, Д.А. Основы учения о противодействии преступности / Д. А. Шестаков // Криминология: вчера, сегодня, завтра. – 2019. – С. 4-6.

30. Шевчугов, С.А. Насильственная преступность на объектах железнодорожного транспорта на территории Уральского федерального округа / С. А. Шевчугов // Правоохранительные органы: теория и практика. – 2013. – № 1. – С. 11-14.

31. Шумов, И.Р. К вопросу о методах криминологического прогнозирования преступности (на примере преступности на железнодорожном транспорте) / И.Р. Шумов // Вопросы российского и международного права. – 2022. – Т. 12. № 2. – С. 330-334.

Эмпирические материалы

32. Приговор Балашовского районного суда Саратовской области от 23.06.2020 № 1-1-7/2020 // URL : <https://sudact.ru/regular/doc/e3TFzKPAaWLS/>.

33. Приговор Дмитровского городского суда Московской области от 10.10.2017 № 1-431/2017 // URL : <https://sudact.ru/regular/doc/Vb0nCncs6Sd0/>.

34. Приговор Золотухинского районного суда Курской области от 19.03.2025 № 1-65/2024 // URL : <https://sudact.ru/regular/doc/Cpid3PdzSMbN/>.

35. Приговор Кировского районного суда г. Курска от 23.03.2025 г. по делу № 1-15/2025 // URL : <https://sudact.ru/regular/doc/gH0DX5WwNCgq/>.

36. Приговор Наримановского районного суда Астраханской области от 07.08.2023 г. по делу № 1-123/2022 // URL: <https://sudact.ru/regular/doc/jzHPR8OX7FWJ>.

37. Приговор Шимановского районного суда Амурской области от 25.06.2025 № 1-93/2025 // URL : <https://sudact.ru/regular/doc/LFRGq7BZ69JO/>.

38. Приговор Уярского районного суда Красноярского края от 05.06.2025 № 1-38/2025 // URL : <https://sudact.ru/regular/doc/R3Qu0IWYN5LT/>.

Интернет-ресурсы

39. Metro Moscow, [Электронный ресурс] // URL: <https://www.gazetametro.ru/articles/chislo-pravonarushenij-na-obektah-transporta-ezhegodno-sokraschaetsja-14-02-2025>.

40. В Ростовской области вынесен приговор в отношении двух местных жителей за совершение террористического акта на объекте железнодорожного транспорта [Электронный ресурс] // URL: <https://epp.genproc.gov.ru/ru/utp/mass-media/news/main/e5990929/>.

41. Первый русский, [Электронный ресурс] // URL: https://tsargrad.tv/novost/sk-rossii-pochti-600-ugolovnyh-del-na-transporte-v-2024-godu_1128408.

42. Кемеровские подростки подвергли опасности жизни людей на ж/д перегоне ради забавы [Электронный ресурс] – URL : <https://vse42.ru/news/32283112>.

43. Подростки получили условные сроки за хулиганство на станции «Орехово-Зуево» // URL: <https://news.mail.ru/incident/68388530/>.

44. Управление на транспорте МВД России по Северо-Западному федеральному округу, [Электронный ресурс] // URL: <https://сзфоут.мвд.рф/document/63400420>.

45. Цифровая станция [Электронный ресурс] // URL: <https://yuzd.rzd.ru/ru/6089/page/103290?id=10365>.