



Елена Анатольевна ПИСАРЕВСКАЯ,
доцент кафедры уголовного права
Северо-Западного филиала Российского
государственного университета правосудия
(г. Санкт-Петербург),
кандидат юридических наук, доцент
liorev@mail.ru



Марина Андреевна ДВОРЖИЦКАЯ,
старший преподаватель кафедры
уголовного права Северо-Западного филиала
Российского государственного университета
правосудия (г. Санкт-Петербург),
кандидат юридических наук
ncheremin@gmail.com

ПРЕСТУПНОСТЬ НА ТРАНСПОРТЕ: КРИМИНОЛОГИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

CRIME IN TRANSPORT: CRIMINOLOGICAL CHARACTERISTICS

В статье проведен анализ качественных и количественных показателей криминологической характеристики преступности на транспорте. Установлено, что криминогенная обстановка в сфере транспортной преступности по состоянию на 2021 год оставалась сложной. Для формирования целостного представления о комплексной криминологической характеристике преступности на транспорте и эффективного предупреждения этих преступлений предлагается рассматривать два вида преступных посягательств: характерные для транспорта и обусловленные его спецификой; не обусловленные спецификой транспорта. С целью оценки масштаба преступности на транспорте выдвигается предложение скорректировать систему статистического учета данных «Общие сведения преступности на транспорте», объединив в ней вышеуказанные блоки.

The article provides the analysis of qualitative and quantitative indicators of criminological characteristics of crime in transport. It is established that the criminogenic situation in the sphere of transport crime as of 2021 remained difficult. In order to form a holistic view of the complex criminological characteristics of crime in transport and the effective prevention of these crimes, it is proposed to consider two types of criminal encroachments: typical for transport and determined by its specificity and not determined by the specifics of transport. In order to evaluate the extent of crime in transport, it is proposed to adjust the system of statistic data «General information on transport crime» by combining the above-mentioned blocks.

Ключевые слова: преступность, преступление, криминологическая характеристика, транспорт, статистические сведения.

Keywords: *criminality, crime, criminological characteristics, transport, statistic data.*



В настоящее время осуществление базовых условий жизнедеятельности общества тесно связано с транспортным комплексом. Достижения научно-технического прогресса повышают качество, безопасность и эксплуатационную надежность транспорта. К примеру, в настоящее время сложно представить современный автомобиль без камер заднего вида, парковочного радара, подушек безопасности и т.д. В то же время достижения науки и техники влекут и отрицательные последствия, связанные с повышением аварийности, ухудшением состояния окружающей среды, совершением административных правонарушений и преступных посягательствах в сфере транспорта. Как верно было отмечено в научной литературе, развитие транспортной отрасли неизбежно влечет возникновение отдельных видов преступлений [5, с. 139]. Все это диктует необходимость осуществления комплексной криминологической характеристики преступности на транспорте в современных условиях, в том числе оценки ее масштабов и свойств с целью выработки эффективных предупредительных мер, повышения качества взаимодействия транспортных структур в целях обеспечения безопасности на транспорте [2, с. 150].

Интересно, что история борьбы с транспортными преступлениями не уходит в глубь веков, поскольку транспорт как таковой в России появился сравнительно недавно [3, с. 9]. В настоящее время преступности на транспорте уделяется пристальное внимание. Во многих криминологических исследованиях преступность на транспорте рассматривается в узком смысле и связывается с отдельными преступлениями против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств (транспортными преступлениями), предусмотренными в главе 27 УК РФ. Под этими преступлениями принято понимать общественно опасные деяния, посягающие на безопасность движения или эксплуатацию любого вида механического транспорта, повлекшие по неосторожности смерть человека, причинение вреда здоровью людей либо ущерба

имущественного характера [1, с. 7]. Однако транспортный комплекс связан не только с движением или эксплуатацией любого вида механического транспорта, аварийностью на транспорте, но и с перевозкой пассажиров и грузов, осуществлением труда на транспорте, объектами транспортной инфраструктуры и т.д. Это свидетельствует о том, что целостная криминологическая характеристика преступности на транспорте на сегодняшний день отсутствует, в результате чего остаются неизвестными ее реальные масштабы.

Представляется, что преступность на транспорте следует рассматривать в широком смысле и понимать под ней правовое, социальное, относительно массовое, негативное, исторически изменчивое явление, имеющее особенности, которые определяются спецификой различных видов транспорта и складываются из совокупности всех преступлений, совершенных на его объектах за определенный промежуток времени. Среди преступлений, совершаемых на транспорте, со всей очевидностью можно выделить две группы преступлений: 1) преступления, характерные для транспорта и обусловленные его спецификой (преступления, предусмотренные главой 27, ст. 211 УК РФ); 2) преступления, не обусловленные спецификой транспорта (против собственности, общественной безопасности и любые другие, совершаемые на объектах транспортной инфраструктуры). К сожалению, в настоящее время имеющиеся в статистике обобщающие сведения о состоянии преступности на транспорте не включают сведения о преступлениях, которые характерны для транспорта.

Оценка приведенных в таблице 1 статистических данных¹ позволяет установить следующее.

Темп снижения преступлений на транспорте в целом в 2021 г. по отношению к 2017 г. составил -5,7%. Минимальные показатели периода были зафиксированы в 2020 г. В 2021 г. вновь наметилась тенденция к росту в целом по всем видам преступлений, совершаемым на транспорте, за исключени-

¹ Состояние преступности в России за 2017-2021 гг. URL: <https://xn--b1aew.xn--p1ai/folder/101762> (дата обращения: 05.11.2022).



Таблица 1

Общие сведения о состоянии, динамике и структуре преступности на транспорте в Российской Федерации в период с 2017 г. по 2021 г.

Год	2017	2018	2019	2020	2021
Всего преступлений	38 647	38 605	36 153	33 527	36 443
Темп прироста/снижения к базовому году, %	-	-0,1	-6,5	-13,2	-5,7
Тяжкие и особо тяжкие	9 942	9 413	9 372	8 708	9 833
Темп прироста/снижения к базовому году, %	-	-5,3	-5,7	-12,4	-1,1
Удельный вес в общем количестве преступлений на транспорте, %	25,7	24,4	25,9	26,0	27,0
Экономической направленности	5 877	5 702	5 088	5 202	5 339
Темп прироста/снижения к базовому году, %	-	-3,0	-13,4	-11,5	-9,2
Удельный вес в общем количестве преступлений на транспорте, %	15,2	14,8	14,1	15,5	14,7
С использованием компьютерных и телекоммуникационных технологий	1 485	3 121	3 894	5 430	5 492
Темп прироста/снижения к базовому году, %	-	+110,0	+162,2	+265,7	+269,8
Удельный вес в общем количестве преступлений на транспорте, %	3,8	8,1	10,8	16,2	15,1
Коррупционной направленности	2 196	2 456	2 412	2 190	2 288
Темп прироста/снижения к базовому году, %	-	+11,8	+9,8	-0,3	+4,2
Удельный вес в общем количестве преступлений на транспорте, %	5,7	6,4	6,7	6,5	6,3
Против личности	752	729	618	598	607
Темп прироста/снижения к базовому году, %	-	-3,1	-17,8	-20,4	-19,3
Удельный вес в общем количестве преступлений на транспорте, %	1,9	1,9	1,7	1,8	1,7
Против собственности	15 683	15 207	14 475	12 244	14 379
Темп прироста/снижения к базовому году, %	-	-3,0	-7,7	-21,9	-8,3
Удельный вес в общем количестве преступлений на транспорте, %	40,6	39,4	40,0	36,5	39,5
Связанные с незаконным оборотом наркотиков	10 821	9 961	9 264	8 152	9 007
Темп прироста/снижения к базовому году, %	-	-7,9	-14,4	-24,7	-16,8
Удельный вес в общем количестве преступлений на транспорте, %	28,0	25,8	25,6	21,2	24,7
Связанные с незаконным оборотом оружия	1 221	1 180	1 112	1 063	1 057
Темп прироста/снижения к базовому году, %	-	-3,3	-8,9	-12,9	-13,4
Удельный вес в общем количестве преступлений на транспорте, %	3,2	3,1	3,1	3,2	2,9

ем преступлений, связанных с незаконным оборотом оружия.

Удельный все тяжких и особо тяжких преступлений в общем числе преступлений на транспорте в период 2017-2021 гг. варьировался в пределах 24,4-27,0%. Максимальный показатель – 27,0% – был зафиксирован в 2021 г. Таким образом, удельный вес преступлений данной категории незначительно

возрос. При этом в 2021 г. по отношению к 2017 г. темп снижения тяжких и особо тяжких преступления составил -1,1% с возрастанием в 2021 г. по отношению к 2020 г. на 12,9%.

Значительно вырос, как и по всей преступности, с учетом современных реалий, удельный вес преступлений, совершенных с использованием компьютерных и телекомму-



никационных технологий, с 3,8% в 2017 г. до 15,1% в 2021 г. в общем числе преступлений на транспорте. При этом максимальный показатель в рамках периода был зарегистрирован в 2020 г. и составил 16,2%. Преступления, совершаемые с использованием данных технологий, продемонстрировали «сверхзначительный» темп прироста в 2021 г. по отношению к 2017 г. +269,8%.

Большую часть в структуре преступности на транспорте в рамках периода занимали преступления против собственности и преступления экономической направленности. Так, показатель удельного веса преступлений против собственности в рамках периода фактически не изменился, составив в 2017 г. 40,6%, в 2021 г. – 39,5%. Хотя обращает на себя внимание значительное снижение преступлений против собственности в 2020 г. по отношению к 2017 г. на -21,9%, в 2021 г. к 2017 г. – на 8,3%, при этом показатель удельного веса изменился незначительно.

Удельный вес преступлений экономической направленности фактически не изменился, в рамках рассматриваемого периода он колебался в пределах 14,1% (минимальный показатель 2019 г.) – 15,2% (максимальный показатель 2017 г.). Темп снижения преступлений экономической направленности, совершаемых на транспорте, в 2021 г. по отношению к 2017 г. составил -9,2%. Совокупный удельный вес преступлений против собственности и экономической направленности в общем числе зарегистрированных преступлений на транспорте в анализируемый период составлял более 50,0%.

Удельный вес преступлений коррупционной направленности на транспорте продемонстрировал незначительные колебания в пределах 5,7% (минимальный показатель 2017 г.) – 6,7% (максимальный показатель 2019 г.). Темп прироста в 2021 г. по отношению к 2017 г. составил +4,2%.

Удельный вес преступлений против личности фактически не изменился, составив в 2017 г. 1,9%, а в 2021 г. – 1,7%. При этом темп снижения данных преступлений в

2021 г. по отношению к 2017 г. составил -19,3%.

Вторым видом преступлений на транспорте по величине удельного веса в рассматриваемый период являлись преступления, связанные с незаконным оборотом наркотиком, хотя удельный вес данных преступлений в общем числе зарегистрированных преступлений на транспорте снизился с 28,0% в 2017 г. до 24,7 в 2021 г. Таким образом, совокупный удельный вес преступлений против собственности, экономической направленности и преступлений, связанных с незаконным оборотом наркотиков, в рамках рассматриваемого периода составлял около 80%.

Преступления, связанные с незаконным оборотом оружия, в структуре преступности на транспорте в анализируемый период были представлены не столько значительно, их удельный вес фактически не изменился, составив в 2017 г. 3,2%, а в 2021 г. 2,9%.

Обратимся к некоторым социально-демографическим и уголовно-правовым показателям, характеризующим преступления на транспорте. Для сравнения мы взяли показатели 2017 г. и 2021 г.

Анализ представленных в таблице 2 некоторых социально-демографических и уголовно-правовых показателей по совершенным на транспорте преступлениям позволяет утверждать, что некоторые из этих показателей в 2021 г. сильно изменились по сравнению с 2017 г. Так, на +25,5% выросли преступления, совершаемые в группе, значительно снизились преступления, совершаемые в состоянии алкогольного (-36,8%) и наркотического (89,5%) опьянения.

Несовершеннолетние фактически «не задействованы» в совершении преступлений на транспорте, удельный вес преступлений, совершенных несовершеннолетними и при их соучастии не превышал 0,6%, что значительно меньше удельного веса аналогичных преступлений в структуре зарегистрированной в России преступности несовершеннолетних в целом. Данный показатель «преступлений несовершеннолетних» в структуре преступ-



Таблица 2

Характеристика отдельных социально-демографических и уголовно-правовых показателей преступления на транспорте в Российской Федерации (2017-2021 гг.)

Преступления совершены:	2017 г.	2021 г.
Несовершеннолетними и при их соучастии	214	200
Темп прироста/снижения, %	-	-6,5
Удельный вес в общем количестве преступлений на транспорте, %	0,6	0,5
Ранее совершавшими преступлениями	11 095	9 810
Темп прироста/снижения, %	-	-11,6
Удельный вес в общем количестве преступлений на транспорте, %	28,7	26,9
В группе	2 649	3 325
Темп прироста/снижения, %	-	+25,5
Удельный вес в общем количестве преступлений на транспорте, %	6,9	9,1
В состоянии опьянения:		
алкогольного	2 692	1 700
Темп прироста/снижения, %	-	-36,8
Удельный вес в общем количестве преступлений на транспорте, %	7,0	4,7
наркотического	2 014	211
Темп прироста/снижения, %	-	-89,5
Удельный вес в общем количестве преступлений на транспорте, %	5,2	0,7
В общественных местах	9 610	7 886
Темп прироста/снижения, %	-	-17,9
Удельный вес в общем количестве преступлений на транспорте, %	24,9	21,6

ности в целом в 2021 г. равнялся 1,5%.

Удельный вес преступлений, совершаемых лицами, ранее совершавшими преступления, в общем числе преступлений, зарегистрированных на транспорте, не превышал 30%, что выглядит «более благоприятно» на фоне общих статистических показателей, хотя и не значительно. Показатель «преступлений, совершаемых лицами, ранее совершавшими преступления» в преступности в целом в 2021 г. составлял 30,8%.

Удельный вес преступлений, совершаемых на транспорте в группе, в 2021 г. повысился до 9,1%, составляя большую величину, чем доля групповых преступлений в структуре зарегистрированной в Российской Федерации преступности в целом, в которой показатель «групповых преступлений» в 2021 г. равнялся 4,6%.

«Сверхзначительно» изменился удельный вес преступлений, совершаемых в состоянии наркотического опьянения, снизившись в 2021 г. до 0,7% с 5,2% в 2017 г. При этом удельный вес «наркотических преступлений» в целом в 2021 г. в общем числе зарегистрированных в Российской Федерации преступлений составлял 0,4%.

Другие транспортные преступления отражены в разделе статистической информации «Общие сведения о состоянии преступности». Анализ официальных статистических данных позволил установить следующее:

1. Удельный вес преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию, в общем числе преступлений в период 2017-2021 гг. варьировался в пределах 3,3-3,9%. Максимальный показатель был зафиксирован в 2017 г. Таким образом, удельный вес преступлений данной категории незначительно снизился. В

2021 г. по отношению к 2017 г. темп снижения преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию, составил -18,2%.

2. Удельный вес преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, в общем числе преступлений в период 2017-2021 гг. варьировался в пределах 0,9-1,0%. Максимальный показатель был зафиксирован в 2017-2019 гг. Таким образом, удельный вес преступлений данной категории незначительно снизился. В 2021 г. по отношению к 2017 г. темп снижения преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, составил -13,3 %.



Следует обратить внимание на то, что в научной литературе ещё в 1990 г. было отмечено, что преступные нарушения правил безопасности транспорта занимают почти три четверти в структуре всех неосторожных преступлений [6, с. 3]. По сути, ситуация не изменилась в настоящее время.

Эксплуатация транспортных средств связана с риском причинения вреда жизни и здоровью граждан [4, с. 150]. В большей мере это касается автомобильного транспорта. Так, анализ данных¹, приведенных в таблице 3, свидетельствует о том, что автомобильный транспорт находится на первом месте по количеству происшествий, числу погибших и раненых людей. Далее расположился воздушный и морской транспорт. К наиболее безопасным видам транспорта относится железнодорожный транспорт общего пользования и внутренний водный транспорт.

Так, если в 2007 г. в России ежегодно совершались несколько сотен тысяч дорожно-транспортных происшествий (далее по тексту – ДТП), в которых ежегодно более 30 000 человек лишались жизни [1, с. 3], то в 2021 г. ситуация кардинально не изменилась – произошло 133 331 ДТП, в которых почти 15 000 тысяч человек лишились жизни и еще около 168 000 человек пострадали. Несмотря на то, что на протяжении 9 лет в нашей стране наблюдается снижение показателей дорожно-транспортной аварийности, ее уровень остается высоким (каждое одиннадцатое ДТП (9,5%) приводит к смертельному исходу. Кроме того, несмотря на отмеченную общероссийскую тенденцию, в таких регионах как республики Адыгея, Карелия, Марий Эл,

Число происшествий, погибших и раненых на транспорте
в январе – сентябре 2021 г. и 2022 г.

Годы	Число происшествий, единиц		Число погибших, человек		Число раненых, человек	
	2021	2022	2021	2022	2021	2022
На железнодорожном транспорте общего пользования ¹⁾	9	8	-	-	-	2
На автомобильных дорогах общего пользования, включая улицы, тыс. ²⁾	97,2	91,3	10,6	10,1	122,9	115,1
На морском транспорте ^{1),3)}	24	26	1	2	-	1
На внутреннем водном транспорте ¹⁾	-	-	-	-	-	-
На воздушном транспорте ⁴⁾	23	27	64	20	10	39

¹⁾ По данным Ространснадзора.

²⁾ По данным МВД России.

³⁾ Без учета аварийных случаев с рыбопромысловыми судами.

⁴⁾ По данным Росавиации.

г. Севастополь, Астраханская, Костромская и Магаданская области, наблюдается увеличение числа погибших².

Между тем снижение указанных показателей происходит при одновременном увеличении уровня автомобилизации в стране. В 2021 г. количество лиц, получивших водительские удостоверения на право управления транспортными средствами, составило 1 546 209 человек. Количество автотранспортных средств, стоящих на учете в 2021 г., составило 64 041 029.

Статистика свидетельствует о том, что больше всего ДТП случается с участием водителей в возрасте от 30 до 40 лет с большим стажем управления автомобилем – более 15 лет. Превалирующее объяснение – такие водители чувствуют себя более уверенно по сравнению с водителями, не обладающими водительским стажем, полагаются на свой опыт и в итоге допускают нарушения ПДД. Начинающие водители наоборот соблюдают правила дорожного движения, более внимательны и предусмотрительны.

1 Транспорт России: информационно-статистический бюллетень январь – сентябрь 2022 года. URL: <https://mintrans.gov.ru/ministry/results/180/documents> (дата обращения: 10.01.2023).

2 Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 2021 год. Информационно-аналитический обзор. URL: <https://media.mvd.ru/files/embed/3935922> (дата обращения: 10.01.2023).



Половина погибших в ДТП – водители транспортных средств, четверть погибших составили пассажиры и пешеходы. Кроме того, статистика убедительно демонстрирует тот факт, что мужчины становятся жертвами ДТП в три раза чаще женщин. Именно они виновны в 9 из 10 смертей, которые происходят в результате ДТП. На долю женщин-водителей приходится не более 19% аварий¹. Таким образом, удельный вес мужчин здесь преобладает со всей очевидностью. Это также можно объяснить тем, что водители-мужчины чувствуют себя за рулем более раскованно, допуская агрессивную манеру вождения, грубое нарушение правил дорожного движения, приводящих к ДТП.

Наиболее типичные ДТП, происходящие в нашей стране, можно представить следующим образом:

40% – столкновение транспортных средств;

30% – наезды на пешеходов;

8% – перевороты транспортных средств;

6% – наезды на препятствия.

Самая частая причина ДТП – нарушения ПДД водителями легковых автомобилей. Так, в 2021 г. были выявлены 14 141 06 водителей – нарушителей правил дорожного движения. Тем не менее указывается, что в качестве таковых в 2021 г. в 34% являлось плохое состояние улиц и инфраструктуры, в 6% – неисправность транспортных средств, неблагоприятные погодные условия и иные причины. К иным причинам совершения ДТП можно отнести общение за рулем (общение по мобильному телефону, даже без использования рук, существенно снижает скорость реакций и внимательность за рулем).

В качестве условия, способствующего ДТП, можно с уверенностью назвать нахождение водителей в состоянии опьянения. Употребление алкоголя, наркотических средств, психотропных веществ или их аналогов значительно снижает скорость реакции и маневров, а также приводит к сонливости, что

увеличивает вероятность совершения ДТП. Так, за 2021 г. за управление транспортным средством в состоянии опьянения (ч. 1, 3 ст. 12.8 КоАП РФ) были привлечены к административной ответственности 291 128 человек, из них 18 759 находились в состоянии наркотического опьянения, 171 526 – не выполнили законное требование о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения (ст. 12.26 КоАП РФ)². С участием нетрезвых водителей было связано каждое девятое ДТП и каждая четвертая смерть на дороге.

В настоящее время контроль над дорожным движением предоставлен камерам дорожного движения, количество сотрудников ДПС, осуществляющих очное патрулирование на дорогах, постоянно сокращается. Это, в свою очередь, сокращает возможность выявления лиц, управляющих транспортным средством в состоянии опьянения, и способствует увеличению количества ДТП с участием нетрезвых водителей.

Большая часть ДТП в нашей стране случается в вечернее время с 17:00 до 20:00, как правило, в темное время суток, наиболее «аварийные дни» – пятница и суббота, со смертельным исходом – суббота и воскресенье. Большинство аварий приходится на летние месяцы. Это связывается с наступлением дачного сезона и направлением людей к местам проведения загородного отдыха³.

Таким образом, можно сделать вывод, что криминогенная обстановка в сфере транспортной преступности по состоянию на 2021 г. продолжала оставаться сложной. Вновь наметилась тенденция к росту в целом по всем видам преступлений, совершаемым на транспорте, за исключением преступлений, связанных с незаконным оборотом оружия, увеличился удельный вес тяжких и особо тяжких преступлений, преступлений коррупционной направленности, а также преступлений, совершенных с использованием компьютерных и телекоммуникационных

1 Кто и почему чаще страдает в ДТП? URL:<https://www.raiffeisen-life.ru/useful-info/kto-i-pochemu-chashche-stradaet-v-dtp/> (дата обращения: 01.11.2022).

2 Показатели состояния безопасности дорожного движения. Официальный сайт Госавтоинспекции. URL:<http://stat.gibdd.ru/> (дата обращения: 20.01.2023).

3 Кто и почему чаще страдает в ДТП?



технологий, в общем числе преступлений на транспорте. Выросло количество преступлений, совершаемых на транспорте в группе. При этом наблюдается тенденция к снижению количества преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию, и связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Установлено, что автомобильный транспорт находится на первом месте по количеству происшествий, числу погибших и раненных людей. В нашей стране при одновременном увеличении уровня автомобилизации наблюдается снижение показателей дорожно-транспортной аварийности, однако ее уровень все же остается высоким. Обобщение личностных характеристик водителя, совершающего преступное ДТП, позволяет определить его как лицо мужского пола

в возрасте от 30 до 40 лет с большим стажем управления автомобилем – более 15 лет, нарушающее правила дорожного движения.

С учетом вышеизложенного для формирования целостного представления о комплексной криминологической характеристике преступности на транспорте предлагается рассматривать два вида преступлений:

1) характерные для транспорта и обусловленные его спецификой (преступления, предусмотренные главой 27, ст. 211 УК РФ);

2) не обусловленные спецификой транспорта (против собственности, общественной безопасности и любые другие, совершаемые на объектах транспорта).

Для этого следует скорректировать систему статистического учета данных «Общие сведения преступности на транспорте», объединив в ней вышеуказанные блоки.

Библиографический список

1. Габдрахманов, А.Ш. Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта (уголовно-правовые и криминологические аспекты) : автореф. дис. ... канд.юрид. наук / А.Ш. Габдрахманов. – Казань, 2007. – 21 с.
2. Груздева, Л.М. Транспортная преступность в России 2019-2020 гг.: тенденции и прогнозы / Л.М. Груздева // Современная наука: актуальные проблемы теории и практики. Серия: экономика и право. – 2020. – N 3. – С. 150-153.
3. Коробеев, А.И. Транспортные преступления и транспортная преступность : монография / А.И. Коробеев. – М.: Юрлитинформ, 2015. – 486 с.
4. Попова, В.В. Преступления, совершаемые на железнодорожном транспорте: криминологическая характеристика / В.В. Попова // Право и государство: теория и практика. – 2020. – N 6 (186). – С. 150-151.
5. Семенцова, И.А. Преступления в сфере транспорта: криминологический аспект и специфика уголовно-правовой оценки /И.А. Семенцова, Е.А. Федорова // Ученые записки Крымского федерального университета имени В. И. Вернадского. Юридические науки. – 2021. – N 1. – 139-145.
6. Чучаев, А.И. Транспортные преступления: проблемы механизма, квалификации и наказания : автореф. дис. ... докт.юрид.наук / А.И. Чучаев. – М., 1990. – 44 с.
7. Чучаев, А.И. Транспортные преступления: понятие, виды, характеристика : монография / А.И. Чучаев, А.Ю. Пожарский. – М.: Проспект, 2018. – 256 с.