

Научная статья
УДК 343.85:343.346.53(470)

ПРОТИВОДЕЙСТВИЕ АКТАМ НЕЗАКОННОГО ВМЕШАТЕЛЬСТВА В ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Руслан Анатольевич Мангасаров¹, Антон Олегович Бурцев²

^{1,2} Академия управления МВД России, Москва, Россия

¹ Mangasarov-pro@mail.ru

Аннотация. В статье рассмотрено современное состояние противодействия актам незаконного вмешательства в деятельность железнодорожного транспорта, связанного с повреждением или уничтожением устройств сигнализации, централизации и блокировки, а также представлены основные пути его совершенствования.

Ключевые слова: противодействие преступлениям, специальная военная операция, повреждение и уничтожение устройств сигнализации, централизации и блокировки, объекты транспортной инфраструктуры, органы внутренних дел.

Для цитирования: Мангасаров Р. А., Бурцев А. О. Противодействие актам незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры // Вестник Уфимского юридического института МВД России. 2025. № 4 (110). С. 109–113.

Original article

COUNTERING ACTS OF ILLEGAL INTERFERENCE IN THE ACTIVITIES OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE FACILITIES

Ruslan A. Mangasarov¹, Anton O. Burtsev²

^{1,2} Academy of Management of the Ministry of Internal Affairs of Russia, Moscow, Russia

¹ Mangasarov-pro@mail.ru

Abstract. The article examines the current state of countering acts of illegal interference in the activities of railway transport related to the damage or destruction of signaling, centralization, and blocking devices, and the main ways of improving it are presented.

Keywords: countering crimes, special military operation, damage and destruction of signaling, centralization, and blocking devices, transport infrastructure facilities, internal affairs bodies.

For citation: Mangasarov R. A., Burtsev A. O. Countering acts of illegal interference in the activities of transport infrastructure facilities // Bulletin of Ufa Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia. 2025. No. 4 (110). P. 109–113. (In Russ.)

Введение

Изменения во всех сферах Российской Федерации, в том числе связанных с проведением специальной военной операций на Украине, обуславливают поиск новых эффективных подходов в осмыслении процессов, явлений и факторов, оказывающих

влияние на криминогенную обстановку на объектах транспортной инфраструктуры России.

Повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы является базовой задачей Транспортной стратегии Российской Федерации на период до

2030 года, прогнозом до 2035 года¹. Важным условием достижения указанных целей является обеспечение стабилизации оперативной ситуации на объектах железнодорожного, водного и воздушного транспорта в результате эффективной деятельности по профилактике противоправных деяний.

По нашему мнению, в настоящее время основная задача исследователей состоит в изучении сущности не только противодействия преступным посягательствам на объекты транспортной инфраструктуры, но и профилактической деятельности, выделения из ее практической стороны первостепенных проблемных вопросов и выработке посредством криминалистического инструментария наиболее эффективных рекомендаций по их решению. При этом необходимо не только обосновать теоретические предложения, но и сделать их как можно более практико-ориентированными.

Методы исследования

В ходе исследования применялись следующие методы: анализ, описание, сравнение, синтез, контент-анализ документов, а также анкетирование. В статье были использованы данные опроса, проведенного среди специалистов в области обеспечения транспортной безопасности, а также методы статистического анализа данных.

В рамках исследования проведен анализ научно-практической литературы по вопросам транспортной безопасности и противодействия повреждению и уничтожению устройств сигнализации, централизации и блокировки на объектах железнодорожного транспорта. Данный анализ показал недостаточную научную разработанность проблем противодействия рассматриваемым преступлениям, что еще раз подтверждает актуальность изучаемой тематики и обуславливает необходимость

проведения последующих научных исследований.

В рамках изучения проблем противодействия противоправным деяниям, связанным с повреждением и уничтожением устройств сигнализации, централизации и блокировки, авторы провели анкетирование сотрудников органов внутренних дел Российской Федерации на транспорте по проблемам обеспечения транспортной безопасности Российской Федерации и по различным аспектам противодействия противоправным деяниям, связанным с повреждением и уничтожением устройств сигнализации, централизации и блокировки на объектах железнодорожного транспорта².

Транспортная безопасность России в современных условиях, по мнению опрошенных, определяется: «эффективностью деятельности подразделений МВД на транспорте» – 28,3 %; «способностью государства решать внутренние проблемы, ликвидировать чрезвычайные ситуации» – 25,3 %; «эффективностью деятельности правоохранительных органов» – 19,3 %; «состоянием криминальной ситуации в стране» – 18 %; «экономическим потенциалом государства» – 9,1 %.

Необходимо также отметить, что, по мнению респондентов, «уровень обеспечения транспортной безопасности в России в настоящий момент» находится на среднем уровне – 46,2 % (скорее высокий уровень – 25,2 %; высокий – 16,5 %; скорее низкий – 9,7 %; низкий – 2,4 %).

Обсуждение и результаты

В современный период в Российской Федерации наблюдается тенденция к снижению общего уровня преступности. Однако на этом фоне отмечается рост количества диверсионных актов, квалифицируемых по ст. 281 УК РФ, совершаемых на объектах

¹ О внесении изменений в государственную программу Российской Федерации «Развитие транспортной системы» и признании утратившим силу отдельного положения постановления Правительства Российской Федерации от 24 декабря 2021 г. № 2442: постановление Правительства Российской Федерации от 7 сентября 2022 г. № 1579. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

² В опросе принимали участие более 1700 сотрудников органов внутренних дел Российской Федерации на транспорте.

железнодорожного транспорта. Характерной особенностью данных противоправных деяний является их организованность, поскольку они часто осуществляются группами с участием несовершеннолетних лиц [1].

Как показывают исследования, экономические кризисы и нестабильная политическая ситуация традиционно оказывают негативное влияние не только на общую криминогенную обстановку, но и на отдельные виды преступности, включая подростковую.

В контексте обеспечения безопасности транспортной инфраструктуры можно выделить несколько ключевых источников потенциальных угроз:

1. Противоправные действия, совершаемые:

- гражданами (включая правонарушителей, преступников и террористов);
- должностными лицами (сотрудниками транспортной сферы, надзорных и правоохранительных органов), а также представителями конкурирующих организаций, оказывающих транспортные услуги;
- сотрудниками спецслужб.

2. Техногенные аварии и природные катастрофы, такие как технические сбои, пожары, наводнения, землетрясения и иные чрезвычайные ситуации, которые могут создавать условия для совершения преступлений или административных правонарушений в процессе ликвидации их последствий.

3. Утрата, повреждение или несанкционированное распространение информации, имеющей критическое значение для транспортной безопасности, в том числе вследствие технических сбоев, вызванных внешними помехами.

4. Нарушение регламентов и норм безопасности, включая ненадлежащее исполнение должностных обязанностей, несоблюдение установленных правил и процедур, что может привести к снижению уровня защиты транспортной системы.

5. Конфликты в трудовых коллективах, связанных с обеспечением транспортной безопасности, способные провоцировать

сбои в работе инфраструктуры и создавать условия для противоправной деятельности.

В условиях проведения специальной военной операции на Украине на безопасность транспортной инфраструктуры оказывают влияние следующие военно-детерминированные факторы:

- значительная географическая удаленность ключевых транспортных объектов;
- приоритетность задач по переброске воинских подразделений, вооружения, боеприпасов и материально-технических ресурсов на большие расстояния;
- необходимость формирования эффективной системы военной логистики, адаптированной к современным вызовам в сфере транспортной безопасности;
- потребность в оперативном восстановлении поврежденных элементов транспортной сети;
- обеспечение бесперебойных перевозок в условиях активного противодействия со стороны противника [2].

Таким образом, комплексное противодействие угрозам транспортной безопасности требует учета как криминогенных, так и оперативно-стратегических факторов, особенно в условиях современных геополитических вызовов.

К новым направлениям обеспечения транспортной безопасности стоит отнести использование беспилотных летательных аппаратов (далее – БПЛА). Использование БПЛА способствует повышению эффективности служебной деятельности подразделений транспортной полиции за счет преодоления ряда организационных и оперативных ограничений. Одной из ключевых проблем, решаемых с помощью данной технологии, является низкая мобильность нарядов, обусловленная значительной протяженностью обслуживаемых участков транспортной инфраструктуры.

БПЛА предоставляют возможность:

- осуществлять мониторинг состояния транспортных магистралей в режиме реального времени;
- выявлять факты незаконного вмешательства в работу транспортного комплекса

на ранних стадиях, что способствует их своевременному предупреждению;

– оперативно оценивать криминогенную обстановку на контролируемой территории;

– обнаруживать и предотвращать чрезвычайные ситуации на объектах транспортной инфраструктуры;

– проводить преследование лиц, совершивших противоправные деяния, с использованием средств воздушного наблюдения [3].

Таким образом, внедрение беспилотных технологий в деятельность транспортной полиции позволяет существенно повысить оперативность реагирования на угрозы безопасности, а также оптимизировать ресурсное обеспечение патрульно-постовой службы. Кроме того, стоит отметить, что современный этап технологического развития характеризуется возрастающим использованием беспилотных систем, что создает новые вызовы для обеспечения безопасности стратегически важных объектов, включая транспортную инфраструктуру [4].

Анализ существующей правовой базы выявляет существенные пробелы в регулировании вопросов защиты транспортного комплекса от потенциальных угроз, связанных с применением беспилотных технологий. В этой связи, по нашему мнению, в целях совершенствования механизмов противодействия актам незаконного вмешательства представляется целесообразным:

1) наделить сотрудников подразделений транспортной безопасности полномочиями по пресечению работы беспилотных средств в случае выявления угрозы безопасности транспортных объектов;

2) ввести законодательный запрет на использование физическими лицами беспилотных аппаратов в зонах транспортной инфраструктуры [5];

3) инициировать внесение соответствующих изменений в нормативные правовые акты, регламентирующие вопросы транспортной безопасности.

Реализация указанных мер позволит создать эффективный правовой механизм противодействия новым видам угроз, возникающим в связи с развитием беспилотных технологий.

Заключение

Результаты проведенного исследования свидетельствуют о неоспоримой стратегической значимости транспортной безопасности для развития всех сфер жизнедеятельности общества и государства. При этом важным направлением обеспечения транспортной безопасности является противодействие преступным посягательствам, связанным с повреждением устройств сигнализации, централизации и блокировки на объектах железнодорожного транспорта. Данное научное направление является приоритетным для Российской Федерации в условиях проведения специальной военной операции на Украине.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Милованова М. М. Особенности установления обстоятельств, подлежащих доказыванию в процессе расследования диверсий на железнодорожных объектах, совершенных несовершеннолетними // Правовое государство: теория и практика. 2024. № 2 (76). С. 60–67.
2. Борисов А. В. К вопросу о некоторых факторах, обуславливающих угрозы транспортной безопасности России // Закон и право. 2024. № 2. С. 227–230.
3. Смирнов В. М., Ковалева Д. А. Использование беспилотных летательных аппаратов для обеспечения безопасности на объектах транспорта // Криминологический журнал. 2024. № 1. С. 251–254.
4. Зайкова С. Н., Виноградский Д. Д. Беспилотные транспортные средства (аппараты) как угроза транспортной безопасности // Вестник Саратовской государственной юридической академии. 2024. № 1 (156). С. 89–95.
5. Глазырин С. И. Преступления диверсионной направленности: новый подход в области обеспечения экономической безопасности и обороноспособности Российской Федерации на современном этапе // Правопорядок: история, теория, практика. 2024. № 1 (40). С. 167–171.

REFERENCES

1. Milovanova M. M. Features of Establishing the Circumstances to Be Proven in the Process of Investigating Sabotage at Railway Facilities Committed by Minors // Legal State: Theory and Practice. 2024. No. 2 (76). P. 60–67.
2. Borisov A. V. On Some Factors Contributing to the Threats to Russia's Transport Security // Law and Legislation. 2024. No. 2. P. 227–230.
3. Smirnov V. M., Kovaleva D. A. The Use of Unmanned Aerial Vehicles for Ensuring Security at Transport Facilities // Criminological Journal. 2024. No. 1. P. 251–254.
4. Zaikova S. N., Vinogradsky D. D. Unmanned vehicles (apparatuses) as a threat to transport security // Bulletin of Saratov State Law Academy. 2024. No. 1 (156). P. 89–95.
5. Glazyrin S. I. Crimes of a sabotage nature: a new approach to ensuring the economic security and defense capabilities of the Russian Federation at the present stage // Law and Order: history, theory and practice. 2024. No. 1 (40). P. 167–171.

Информация об авторах:

Р. А. Мангасаров, кандидат юридических наук;
А. О. Бурцев, кандидат психологических наук.

Information about the authors:

R. A. Mangasarov, Candidate of Law;
A. O. Burtsev, Candidate of Psychology.

Статья поступила в редакцию 02.07.2025; одобрена после рецензирования 02.09.2025; принята к публикации 17.11.2025.

The article was submitted 02.07.2025; approved after reviewing 02.09.2025; accepted for publication 17.11.2025.