

Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное образовательное
учреждение высшего образования
«Пензенский государственный университет»

Юридический институт
публичное право

Кафедра Частное и

(наименование)

Специальность 40.05.01 «Правовое обеспечение национальной безопасности»
(код наименование)

Специализация гражданско-правовая
(наименование)

ДИПЛОМНАЯ РАБОТА

на тему Обеспечение транспортной безопасности на российских железных
дорогах

Студент 22ЮНБ1 Сташкевич Дарья Евгеньевна

номер группы

подпись, дата

фамилия, имя, отчество полностью

Научный руководитель к.ю.н. доцент

должность

подпись, дата

Пронина Д.Н.

фамилия, инициалы

Консультанты:

по _____	_____	_____
наименование раздела, звание, должность	подпись, дата	фамилия, инициалы
по _____	_____	_____
наименование раздела, звание, должность	подпись, дата	фамилия, инициалы
по _____	_____	_____
наименование раздела, звание, должность	подпись, дата	фамилия, инициалы

Нормоконтролер: к.ю.н. доцент

должность

подпись, дата

Портнова Е.В.

фамилия, инициалы

Рецензент: следователь отдела по расследованию

преступлений в сфере экономики и связанных

с проявлением коррупции следственной части

по расследованию организованной преступной

деятельности СУ УМВД России по Пензенской области

должность

подпись, дата

Дашкина Ю.Р.

фамилия, инициалы

Работа допущена к защите (протокол заседания кафедры от _____ 202 № __)

Заведующий кафедрой _____

название

подпись,

дата

фамилия, инициалы

Работа защищена с оценкой _____ (Протокол от _____ 202 г. № __)

Секретарь ГЭК _____

подпись,

дата

Вдовина Т.Е.

фамилия, инициалы

Пенза, 2026 г.

ПЕНЗЕНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ

Юридический институт

Специальность 40.05.01 «Правовое обеспечение национальной безопасности»

Специализация гражданско-правовая

УТВЕРЖДАЮ
Зав. кафедрой ЧиПП

_____/Казакова Евгения Борисовна/
09.02.2026 г.

ЗАДАНИЕ

на дипломную работу студентки гр.№ 22ЮНБ1

Сташкевич Дарья Евгеньевна

1. Тема работы: Обеспечение транспортной безопасности на российских железных дорогах

2. Научный руководитель к.ю.н. доцент Казакова Евгения Борисовна

3. Дата выдачи задания 09.02.2026 г.

4. Срок сдачи студентом законченной работы 12.05.2026 г.

5. Перечень подлежащих разработке вопросов:

5.1 История становления норм об обеспечении национальной безопасности на железнодорожном транспорте

5.2 Законодательное регулирование деятельности по обеспечению безопасности на железнодорожном транспорте в России

5.3 Понятие и сущность безопасности на железнодорожном транспорте

5.4 Общая характеристика потенциальных угроз национальной безопасности на железнодорожном транспорте

5.5 Проблемы и пути их решения в ходе обеспечения национальной безопасности на железнодорожном транспорте

5.6 Гражданско-правовая ответственность за вред, причиненный в результате происшествий на железнодорожном транспорте

6. Консультанты по работе, с указанием относящихся к ним разделов работы

Раздел	Консультант	Подпись, дата	
		Задание выдал	Выполненное задание принял
Введение		09 февраля 2026 г. Пронина Дарья Николаевна	24 февраля 2026 г. Пронина Дарья Николаевна
Правовое регулирование деятельности по обеспечению безопасности на российских железных дорогах		24 февраля 2026 г. Пронина Дарья Николаевна	14 марта 2026 г. Пронина Дарья Николаевна
Система обеспечения безопасности на российских железных дорогах		14 марта 2026 г. Пронина Дарья Николаевна	04 апреля 2026 г. Пронина Дарья Николаевна
Современное состояние деятельности по обеспечению национальной безопасности на российских железных дорогах		04 апреля 2026 г. Пронина Дарья Николаевна	02 мая 2026 г. Пронина Дарья Николаевна
Заключение		02 мая 2026 г. Пронина Дарья Николаевна	12 мая 2026 г. Пронина Дарья Николаевна

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	5
1 ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ НА РОССИЙСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ	8
1.1 История становления норм об обеспечении национальной безопасности на железнодорожном транспорте.....	8
1.2 Законодательное регулирование деятельности по обеспечению безопасности на железнодорожном транспорте в России.....	14
2 СИСТЕМА ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ НА РОССИЙСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ	22
2.1 Понятие и сущность безопасности на железнодорожном транспорте	22
2.2 Общая характеристика потенциальных угроз национальной безопасности на железнодорожном транспорте.....	29
3 СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ НАЦИОНАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ НА РОССИЙСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ	33
3.1 Проблемы и пути их решения в ходе обеспечения национальной безопасности на железнодорожном транспорте.....	33
3.2 Гражданско-правовая ответственность за вред, причиненный в результате происшествий на железнодорожном транспорте	38
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	41
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ.....	44
ПРИЛОЖЕНИЯ.....	52

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность исследования. Несмотря на конкуренцию с другими видами транспорта, железнодорожные перевозки сохраняют свои позиции и остаются наиболее безопасным выбором для пассажиров, грузоотправителей и окружающей среды. ОАО «РЖД» уделяет особое внимание безопасности на высокоскоростных магистралях, которые расширяют географию и объемы перевозок, связывая не только российские города, но и зарубежные страны. Безопасность пассажирских и грузовых перевозок всегда была и остается главным приоритетом для железнодорожной отрасли, и для ее обеспечения ежегодно внедряются комплексные административные, технические и технологические решения.

Таким образом, требуется реализация согласованных действий на всех уровнях управления железнодорожным транспортом, нацеленных на постоянное повышение конкурентоспособности, повышение уровня безопасности перевозок при условии оптимизации затрат на соответствующие проекты.

В контексте развития концепции национальной безопасности, транспортная безопасность на железных дорогах России признана одним из ключевых ее элементов. Обеспечение этой безопасности – задача, в которой задействованы все ветви государственной власти: законодательная, исполнительная и судебная. Выделение транспортной безопасности в отдельную сферу государственного управления позволит более четко определить существующие проблемы и противоречия в этой области и разработать эффективные пути их решения.

Повышение эксплуатационной безопасности на железнодорожном транспорте остается важным направлением для защиты населения и устойчивого функционирования транспортной системы страны. Актуальность обусловлена необходимостью систематизации потенциала

угроз национальной безопасности и совершенствования правового механизма компенсации вреда и стимулирования соблюдения норм безопасности.

Степень изученности проблемы. Данной теме посвящены многие работы как российских, так и зарубежных исследователей. На сегодняшний день существует большое количество исследований, в которых рассмотрены нормы, обеспечивающие транспортную безопасность на российских железных дорогах. Основные теории и концепты приводятся такими исследователями, как А. Н. Александров, А. Ю. Гарькушев, П. Н. Жукова, И. Л. Карпова, А. В. Липис, А. Н. Прокопенко и др.

Объект исследования: общественные отношения, складывающиеся в процессе обеспечения национальной безопасности на железнодорожном транспорте.

Предмет исследования: нормы законодательства, судебная практика, статистические анализы, правовые взгляды, научные издания по данной проблеме, касающиеся формирования и развития института обеспечения национальной безопасности на железнодорожном транспорте.

Целями исследования являются анализ современного состояния порядка и организации обеспечения национальной безопасности на железнодорожном транспорте, а также разработка направлений совершенствования данного правового института.

Для достижения указанных целей поставлены следующие задачи:

- определить историю становления норм об обеспечении национальной безопасности на железнодорожном транспорте;
- проанализировать законодательное регулирование деятельности по обеспечению безопасности на железнодорожном транспорте в России;
- изучить понятие и сущность безопасности на железнодорожном транспорте;
- дать общую характеристика потенциальных угроз национальной безопасности на железнодорожном транспорте;

- охарактеризовать проблемы и пути их решения в ходе обеспечения национальной безопасности на железнодорожном транспорте;
- провести анализ гражданско-правовой ответственности за вред, причиненный в результате происшествий на железнодорожном транспорте.

Методология исследования. При проведении данного исследования автор руководствовался общенаучными методами исследования, принципами историзма, научной достоверности и объективности. К методологии исследования стоит отнести общенаучные методы познания (диалектико-материалистическая теория познания; структурно-функциональный, синтез, обобщение, сравнение), а также комплексный и системный подходы, специальные методы: нормативно-логический, метод толкования правовых норм, сравнительно-правовой, и др.

Научная новизна. Автором был проанализирован процесс трансформации взглядов на проблемы обеспечения национальной безопасности на железнодорожном транспорте, предложены меры, направленные на повышение эффективности данной правовой деятельности.

Практические материалы. Исследование основано на анализе материалов судебной практики, докладов о федеральном государственном контроле (надзоре) в области транспортной безопасности, отчетах о работе Международного союза железных дорог.

Структура работы сформирована исходя из цели исследования и поставленных задач: введение, три главы, объединяющие шесть параграфов, заключение, список использованных источников и приложения. В списке литературы представлено 47 источников, которые были использованы при написании работы. В приложениях размещены дополнительные материалы проведения исследования.

1 ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ НА РОССИЙСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ

1.1 История становления норм об обеспечении национальной безопасности на железнодорожном транспорте

По мере усложнения и расширения транспортной системы, обеспечение безопасности стало требовать правового регулирования. Поэтому, можно утверждать, что истоки российского законодательства в области транспортной безопасности уходят корнями во вторую половину XIX века, когда активно строились и развивались железные дороги по всей Российской империи. Несмотря на отсутствие термина «транспортная безопасность», существовавшие тогда правила и нормы эффективно решали задачи безопасности того времени. Параллельно с этим, формировалась нормативная база и для других видов транспорта, например, водного.

Современное отечественное законодательство содержит всестороннюю проработку вопросов транспортной безопасности. Использование объектов транспортной инфраструктуры допускается исключительно при условии соблюдения установленных норм и правил в этой сфере.

Истоки транспортной безопасности в России можно отнести ко второй половине XIX века, с развитием железнодорожного транспорта. Хотя идея строительства железной дороги в России возникла еще в 1830 году, импульсом к ее реализации послужило успешное открытие Царскосельской железной дороги, соединившей Петербург и Павловск. Это привело к решению императора Николая I о строительстве первой магистральной железной дороги между Петербургом и Москвой. Строительство началось в мае 1843 года и завершилось в августе 1851 года, когда 19 августа состоялся первый официальный проезд царского поезда по новой дороге.¹

¹ Тархов С.А. Эволюция транспортных сообщений между Москвой и Санкт-Петербургом // Экономический журнал. – 2015. – С. 180.

Интересно, что уже 24 октября 1851 года, вскоре после открытия движения, было утверждено «Положение о движении по С. Петербурго-Московской железной дороге» под руководством П.А. Клейнмихеля. Этот документ стал первым в России, регламентирующим отношения между пассажирами и железнодорожной компанией, а также правила перевозки грузов. В нем содержались зачатки норм, которые в будущем развились в современные требования транспортной безопасности. В частности, «Положение» вводило «письменные виды к отъезду», которые пассажиры должны были предъявлять сотрудникам железной дороги, подтверждая свое право на проезд.

В вагонах и на станциях курение табака, сигар и папирос было запрещено по личному указу императора. Этот запрет, введенный «по Высочайшему повелению», можно рассматривать как одну из первых мер по обеспечению безопасности на железнодорожном транспорте, направленную на предотвращение пожаров. Известно, что император Николай I был строгим противником курения, особенно в своем присутствии, и именно его неприязнь к этой привычке легла в основу данного правила.

Естественная эволюция транспортной системы в 1865 году привела к учреждению Министерства путей сообщения (по указу от 15 июня). Как подчеркивает С.Н. Зайкова, ведомство, в отличие от предыдущих структур, объединило не только департаменты, отвечающие за различные виды транспорта, но и новые подразделения: департамент ревизий и отчетов, а также инспекцию императорских поездов, задачей которых был контроль за безопасностью железнодорожного движения¹.

В Российской империи охраной железных дорог занимался Корпус жандармов, учрежденный Николаем I. 9 сентября 1867 года было утверждено новое Положение о Корпусе Жандармов, которое впервые выделило в его структуре полицейские управления железных дорог и заложило основы для

¹ Зайкова С.Н. Административно-правовое обеспечение транспортной безопасности в истории отечественного законодательства // Труды Института государства и права РАН. 2021. Том 16.— № 4.С.—87.

обеспечения транспортной безопасности. Этот документ, в отличие от Положения 1836 года, содержал конкретные нормы, направленные на защиту железнодорожного транспорта¹.

В дополнение к стандартным мерам по обеспечению общественного порядка, принятым в то время, Положение предусматривало возможность направления жандармских чинов для сопровождения пассажиров в поездах, дилижансах, почтовых каретах и пароходах "в случае надобности". Эту норму можно рассматривать как один из первых шагов к регулированию транспортной безопасности, если понимать "надобность" как необходимость поддержания порядка во время поездок.

Положение, в частности, в параграфе 43, предусматривало присутствие жандармских и конных подразделений для поддержания общественного порядка в местах проведения зрелищных мероприятий, собраний и на пароходных пристанях. Признание пароходных пристаней в качестве объектов, требующих особого внимания с точки зрения безопасности, указывает на зарождение в XIX веке практики обеспечения транспортной безопасности. Данный подход, направленный на защиту различных видов транспорта, можно рассматривать как предвосхищение современных концепций обеспечения безопасности транспортной инфраструктуры.

Для обеспечения безопасности и поддержания порядка на Санкт-Петербургско-Варшавской и Московско-Нижегородской железных дорогах, в соответствии с соответствующим положением, было создано Полицейское Управление, укомплектованное офицерами Корпуса Жандармов. Это управление отвечало за широкий спектр задач, включая охрану имущества и станций, поддержание общественного порядка и «благочиния», а также контроль за состоянием железнодорожных путей и сооружений. Ключевым методом работы жандармов было регулярное патрулирование.

¹ Высочайше утвержденное Положение о корпусе жандармов от 1 июля 1836 года // ПСЗ-II. Т. XI. – № 9355.

Так, по данным Гурлева И., основными силами «благочиния и порядка» были сотрудники патрульно-постовой службы¹. Жандармские патрули осуществляли тщательный контроль за всеми объектами железнодорожной инфраструктуры: депо, мастерскими, складами и подъездными путями. Ежемесячно они обязаны были обходить всю закрепленную за ними территорию. Их полномочия были широки и включали проверку безопасности вагонов (люков, дверей), недопущение несанкционированных лиц к погрузке, контроль за опломбированием поездов, проверку сохранности грузов в подозрительных случаях (с привлечением свидетелей) и выезд на место любых происшествий. Важно отметить, что патрулирование и сегодня признается одним из наиболее действенных способов обеспечения транспортной безопасности, и современное законодательство обязывает владельцев транспортной инфраструктуры использовать его для защиты своих объектов от противоправных действий.

Название статьи И. В. Гурлева – «Обеспечение безопасности на транспорте в Российской империи (1797-1917)» – неслучайно подчеркивает актуальность темы. Описанные в работе полномочия жандармов – патрулирование, предотвращение нарушений, охрана железных дорог, контроль за инфраструктурой и порядком на станциях – фактически представляют собой элементы современной системы транспортной безопасности. Эти меры, теоретически, позволяли пресекать любые преступные замыслы, включая террористические акты. Особенно впечатляет дальновидность этих мер, учитывая, что соответствующее Положение о жандармских управлениях на железных дорогах было принято еще в 1861 году, за восемнадцать лет до первых террористических атак на транспорт.

Общий Устав российских железных дорог устанавливал единые правила перевозок и определял требования по безопасности. Раздел третий Устава назывался «Полицейские железнодорожные правила» и включал в

¹ Гурлев И. В. Обеспечение безопасности на транспорте в Российской империи (1797- 1917) // Власть. – 2020. – № 03 . – С. 227.

себя множество требований, направленных на обеспечение безопасности железнодорожного транспорта и пассажиров.

По данным Ю. В. Рыжовой, безопасность обеспечивала, в частности, жандармская железнодорожная полиция, находившаяся в ведении Министерства путей сообщения¹. Данная структура действовала на основании Положения о жандармских полицейских управлениях Санкт-Петербургско-Варшавской и Московско-Нижегородской железных дорог от 27 июля 1861 г. Среди значимых правовых актов, содержащих отдельные административно-правовые меры обеспечения транспортной безопасности в рассматриваемый период, необходимо отметить: Положение об эксплуатации паровозных железных дорог, Правила движения по железным дорогам и Общий устав российских железных дорог – первый специализированный кодифицированный акт железнодорожного законодательства.

В Положении об эксплуатации паровозных железных дорог и Правилах движения по железным дорогам были предусмотрены административные меры для предотвращения и пресечения нарушений в работе железных дорог, а также для минимизации рисков аварий, возникающих по технологическим причинам или из-за человеческого фактора.

Эти нормы, хотя и не использовали термин «транспортная безопасность», фактически заложили основы для будущего института, направленного на обеспечение безопасности на транспорте в Российской империи.

В этой связи определенный интерес для исследователя представляют Правила содержания и охранения паровозных железных дорог, открытых для общественного пользования, утвержденные Министром путей сообщения 15 января 1883 г. Данный документ, состоящий из 179-ти параграфов, можно твердо считать нормативом по обеспечению транспортной безопасности, учитывая разнообразие закрепленных в нем мер, направленных на

¹ Рыжова Ю. В. Некоторые аспекты обеспечения транспортной безопасности Российской империи // Труды академии управления МВД России. – 2015. – № 1 (33). – С. 95.

обеспечение надежности и безопасности перевозок. Например, в параграфе 1 Общих положений декларируется, что железная дорога должна содержаться и охраняться так, чтобы «движение по ней могло производиться с полной безопасностью... с наибольшей... скоростью». Оговаривается, что особому надзору и охране подлежат, например, переезды через дорогу, разводные мосты, мосты с экипажной ездой, пересечения двух железных дорог, разветвления дорог (параграф 7)¹. В главе I отдела второго Правил указано, что каждый служащий должен содействовать предотвращению всякой опасности для движения по железной дороге (параграф 32). Любое повреждение (поломка рельса, осадка полотна, обвал) должны быть ограждены, а приближающиеся поезда должны быть предупреждены о необходимости соблюдения мер предосторожности (параграф 33). Каждый служащий, заметивший пожар на дороге или в поезде, обязан подать сигнал тревоги (параграф 36).

Транспортная безопасность обеспечивалась, в частности, запретом для посторонних лиц находиться на железнодорожных путях, переносить грузы в неположенных местах, загромождать пути или выпускать скот на полотно, а также вмешиваться в работу стрелок и сигналов (параграф 38). В случае невыполнения требований, сотрудники должны были привлекать полицию. О серьезных инцидентах следовало сообщать в правительственную инспекцию (параграф 39). Кроме того, начальник службы пути и зданий обязан был предлагать меры по повышению безопасности, выявляя недостатки в содержании железной дороги при расследовании происшествий (параграф 47). Ответственность за содержание железной дороги и обеспечение безопасности возлагалась на начальника дистанции, дорожного мастера и старшего дорожного рабочего.

Следует отметить, что российское уголовное законодательство в середине XIX века своевременно отреагировало на появление новых,

¹ Правила содержания и охранения паровозных железных дорог, открытых для общественного пользования. СПб., – 1883. – С. 5.

технически более совершенных видов транспорта (в частности, железнодорожных поездов), использование которых могло быть сопряжено с повышенной опасностью и уязвимостью объектов транспортной инфраструктуры, что требовало новых норм об ответственности за нарушение транспортной безопасности¹.

Из всего изложенного можно сделать следующие выводы.

1. Появление транспортной безопасности как общественно-правовой категории тесно связано с техническим прогрессом. Обеспечение транспортной безопасности становится необходимым с появлением инженерно-технической базы, на которой и с которой возможны аварии и преступления.

2. С активным развитием железнодорожного транспорта во второй половине XIX в. стали не менее активно развиваться нормы о его безопасности: наличие растущей инженерно-технической базы вызвало усложнение управления ею и контроля над ней, включая контроль, направленный на исключение актов незаконного вмешательства.

3. Ряд мер, разработанных во второй половине XIX в. и направленных на обеспечение транспортной безопасности, явились достаточно новаторскими и имеют много сходства с современными нормами по обеспечению транспортной безопасности.

1.2 Законодательное регулирование деятельности по обеспечению безопасности на железнодорожном транспорте в России

Государственное управление не сводится лишь к применению законов и нормативных актов, хотя право играет в нем ключевую роль. Более эффективно говорить о том, что общественные отношения, в том числе в сфере обеспечения транспортной безопасности на железнодорожном

¹ Сулюкманов Э. Р. Зарождение и развитие норм о транспортной безопасности во второй половине XIX века // Новый ракурс. – 2024. – № 3. – С. 95.

транспорте, регулируются не только нормами права, но и более широкими механизмами правовой политики, реализуемой государством.

В соответствии со статьей 80 Конституции Российской Федерации¹ органом и должностным лицом, определяющим основные направления внутренней и внешней политики государства является Президент Российской Федерации. Президент Российской Федерации обладает широким спектром полномочий, ключевым из которых является защита Конституции, прав и свобод граждан. Он отвечает за суверенитет, независимость и целостность страны, а также за поддержание мира и согласия в обществе, координируя работу всех органов государственной власти. Эти основополагающие функции Президента в полной мере распространяются и на обеспечение транспортной безопасности, в том числе на железнодорожном транспорте.

В качестве специального нормативного акта, посвященного вопросам организации транспортной безопасности, можно назвать Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»². Этот закон является ключевым в российских научных исследованиях в области транспортной безопасности и рассматривается как важный элемент национальной безопасности страны. Он устанавливает базовые понятия, цели, задачи и принципы обеспечения транспортной безопасности. Закон возлагает ответственность за безопасность транспортной инфраструктуры и транспортных средств на владельцев инфраструктуры и перевозчиков. Федеральные органы власти обеспечивают транспортную безопасность в рамках своей компетенции, определенной этим законом, а органы власти субъектов и местного самоуправления участвуют в этом процессе, обладая соответствующими полномочиями на своих уровнях.

¹ Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993) (с учетом поправок, внесенных Законами РФ о поправках к Конституции РФ от 30.12.2008 года № 6-ФКЗ, от 30.12.2008 года № 7-ФКЗ, от 05.02.2014 года № 2-ФКЗ, от 21.07.2014 года № 11-ФКЗ, от 14.03.2020 года № 1-ФКЗ, от 04.10.2022 года № 5-ФКЗ, от 04.10.2022 года № 6-ФКЗ, от 04.10.2022 года № 7-ФКЗ, от 04.10.2022 года № 8-ФКЗ) // Российская газета. 25.12.1993. №237.

² О транспортной безопасности : федеральный закон от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ (ред. от 31.07.2025) // Собрание законодательства РФ. – 2007. – № 7. – Ст. 837.

Органом, отвечающую за материальную сторону реализации политики по обеспечению транспортной безопасности на российских железных дорогах, является Правительство Российской Федерации и иные органы исполнительной ветви власти. Рассмотрим отдельные нормативно-правовые акты Правительства РФ, направленные на обеспечение транспортной безопасности на российских железных дорогах.

Распоряжением Правительства РФ от 27.11.2021 № 3363-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года»¹ определена стратегия, которая является основой для формирования генеральной схемы развития Единой опорной транспортной сети Российской Федерации, региональных стратегических планов развития транспортных систем, стратегий развития организаций, работающих в сфере транспорта.

Документ предусматривает реализацию следующих долгосрочных целей развития транспортной системы:

- повышение пространственной связанности и транспортной доступности территорий;
- повышение мобильности населения и развитие внутреннего туризма;
- увеличение объёма и скорости транзита грузов и развитие мультимодальных логистических технологий;
- цифровая и низкоуглеродная трансформация отрасли и ускоренное внедрение новых технологий.

Постановлением Правительства РФ от 08.10.2020 № 1633 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий

¹ О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года: распоряжение Правительства РФ от 27.11.2021 № 3363-р // Собрание законодательства РФ. – 2021. – № 50 (ч. IV). – Ст. 8613.

объектов транспортной инфраструктуры железнодорожного транспорта»¹ закреплены требования по обеспечению транспортной безопасности для железнодорожных объектов (вокзалов, станций, тоннелей, мостов, ж/д путей и т. д.). Речь идет в т. ч. об антитеррористической защищенности. В данном нормативно-правовом акте также прописаны обязанности субъектов транспортной инфраструктуры. В частности, необходимо оценить уязвимость объекта и представить полученные результаты на утверждение в Росжелдор. Установлены правила допуска на объект транспортной инфраструктуры.

Постановлением Правительства РФ от 08.10.2020 № 1635 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для объектов транспортной инфраструктуры железнодорожного транспорта, не подлежащих категорированию»² установлены требования по обеспечению безопасности для объектов инфраструктуры ж/д транспорта, не подлежащих категорированию. В частности, нужно представить в Росжелдор паспорт обеспечения безопасности. Приведена его форма. К паспорту прилагаются результаты обследования и изучения мер по предотвращению угроз совершения актов незаконного вмешательства, перечень штатных должностей сотрудников, работающих в зоне транспортной безопасности, а также непосредственно связанных с обеспечением безопасности, и др.

Правительство РФ определило требования к обеспечению транспортной безопасности для железнодорожного транспорта в Постановлении Правительства РФ от 10.10.2020 № 1653 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих

¹ Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры железнодорожного транспорта : постановление Правительства РФ от 08.10.2020 № 1633 // Собрание законодательства РФ. – 2020. – № 42 (ч. III). – Ст. 6599.

² Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для объектов транспортной инфраструктуры железнодорожного транспорта, не подлежащих категорированию : постановление Правительства РФ от 08.10.2020 № 1635 // Собрание законодательства РФ. – 2020. – № 42 (ч. III). – Ст. 6601.

уровни безопасности для транспортных средств железнодорожного транспорта»¹. Субъекты инфраструктуры должны предоставлять в Росжелдор актуальные и точные данные для формирования реестра объектов инфраструктуры и транспортных средств, а также разрабатывать и направлять в Агентство паспорт обеспечения транспортной безопасности (форма паспорта установлена). В некоторых случаях допускается разработка и утверждение единого паспорта для нескольких транспортных средств.

Постановлением Правительства РФ от 31.12.2020 № 2449 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для объектов транспортной инфраструктуры железнодорожного транспорта, не подлежащих категорированию, являющихся железнодорожными пассажирскими остановочными пунктами, в том числе входящими в состав пассажирских и грузовых железнодорожных станций, находящимися на железнодорожных участках Московской и Октябрьской железных дорог в границах Московских центральных диаметров»² закреплены требования по обеспечению транспортной безопасности (включая требования к антитеррористической защищенности) на ж/д пассажирских остановочных пунктах, в т. ч. входящих в состав пассажирских и грузовых ж/д станций, расположенных на ж/д участках Одинцово - Лобня, Нахабино - Подольск, Крюково - Раменское, Апрелевка - Железнодорожная. Речь идет об объектах транспортной инфраструктуры, не подлежащих категорированию. Субъект транспортной инфраструктуры, в частности, обязан утвердить и направить в

¹ Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для транспортных средств железнодорожного транспорта : постановление Правительства РФ от 10.10.2020 № 1653 // Собрание законодательства РФ. – 2020. – № 42 (ч. III). – Ст. 6618.

² Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для объектов транспортной инфраструктуры железнодорожного транспорта, не подлежащих категорированию, являющихся железнодорожными пассажирскими остановочными пунктами, в том числе входящими в состав пассажирских и грузовых железнодорожных станций, находящимися на железнодорожных участках Московской и Октябрьской железных дорог в границах Московских центральных диаметров : постановление Правительства РФ от 31.12.2020 № 2449 // Собрание законодательства РФ. – 2021. – № 2 (ч. II). – Ст. 466.

Росжелдор паспорт обеспечения транспортной безопасности объекта. Последний должен быть оснащен средствами видеонаблюдения и видеомониторинга по периметру и в границах зоны транспортной безопасности, а также средствами видеоидентификации физлиц при их перемещении в зоне транспортной безопасности. Предусмотрены дополнительные обязанности с учетом уровней безопасности.

Административно-правовое регулирование, подкреплённое техническими стандартами и регламентами, формирует систему обязательных требований к безопасности. Оно включает организацию контроля технического состояния инфраструктуры, системы управления движением, меры по предотвращению незаконного вмешательства в деятельность транспорта, а также нормативы по подготовке и аттестации персонала. Важным аспектом является установление ответственности за нарушение этих обязательств, что создаёт предпосылки для реализации как государственного надзора, так и внутреннего контроля на предприятиях железнодорожного транспорта¹

Таким образом, подводя итоги изучения правового регулирования деятельности по обеспечению безопасности на российских железных дорогах, делаем следующие выводы.

Исторически в России обеспечению безопасности на железнодорожном транспорте уделялось значительное внимание, что связано с массовым развитием железнодорожной сети к концу XIX – началу XX века.

В советское время развитие данного направления получило новый импульс благодаря введению жестких технических регламентов, созданию системы надзора и формированию соответствующей организационно-правовой базы².

¹ Бачурин А. Г. Совершенствование административно-правового механизма взаимодействия МВД России с федеральными органами исполнительной власти в сфере обеспечения общественной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры // Евразийский юридический журнал. – 2022. – № 1(164). – С. 128

² Вайпан В. А. Правовое регулирование транспортной безопасности // Научно-образовательный портал «Большая российская энциклопедия». – 2024. – № 4. – С. 10

Юридическое закрепление принципов комплексной безопасности обеспечило способность системы адекватно реагировать на возникающие технологические и общественные вызовы.

Считаем, что действующее законодательство обеспечивает системный подход к охране объектов железнодорожного транспорта. Оно регламентирует инфраструктуру, устанавливает требования к мониторингу и защите, а также определяет комплекс мер по организации связи и обеспечению информационной безопасности.

Реализация данных предписаний способствует снижению риска возникновения аварий и инцидентов, а в случае их возникновения позволяет минимизировать возможные последствия.

Эффективное применение норм федерального законодательства и сопутствующих актов является основой для реализации ответственного механизма, направленного на предотвращение происшествий и своевременное реагирование на возникающие риски. В контексте гражданско-правовой ответственности за вред, причинённый в результате происшествий на железнодорожном транспорте, именно соблюдение и применение этих правовых норм обеспечивает баланс интересов участников транспортного процесса и защиту пострадавших лиц, что будет подробно рассмотрено в следующем разделе анализа¹.

Рассмотрев проблематику нормативно-правового регулирования сферы обеспечения транспортной безопасности можно прийти к выводу о необычайной сложности существующего в этом отношении правового материала. Преимущественно подобного рода нормативные материалы имеют публично-правовую (административную) природу, затрагивает он вопросы и конституционного строительства и вопросы международно-правового урегулирования транспортных правоотношений.

¹ Приходько, Н. Ю. Правовое регулирование противодействия транспортным преступлениям на объектах транспорта и транспортной инфраструктуры // Союз криминалистов и криминологов. – 2023. – № 1. – С. 31

Большое количество нормативно-правовых актов, регулирующих данную сферу, в том числе целый ряд кодифицированных актов, регулирующих отношения связанные с эксплуатацией отдельных видов транспорта, позволяют говорить о том, что в настоящее время в Российской Федерации транспортное право начало формироваться в качестве отдельной отрасли российского права, на что указывает как большое количество разработанного в данном отношении нормативного материала, так и важность обеспечения и охраны соответствующих общественных отношений.

Институт обеспечения транспортной безопасности в данном случае может рассматриваться в качестве важнейшего в этой новой, формируемой отрасли отечественного права.

2 СИСТЕМА ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ НА РОССИЙСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ

2.1 Понятие и сущность безопасности на железнодорожном транспорте

Международный союз железных дорог (МСЖД) в очередном отчете (UIC Safety Report 2025) знакомит с данными о состоянии безопасности на железнодорожном транспорте в 2024 г.¹ После 2020 г., в котором на перевозки значительное влияние оказывала пандемия коронавируса, наметилась и продолжается тенденция роста числа серьезных происшествий в абсолютном и приведенном к поездной работе выражении. При этом снижение показателя UIC Safety Index свидетельствует об улучшении общей ситуации с безопасностью. В данном отчете анализируется статистика случаев проезда на запрещающий сигнал. Отмечена тенденция роста таких происшествий как в абсолютном, так и в приведенном выражении, исключение представляет 2020 год.

Подавляющая доля серьезных происшествий в 2024 г. была связана со случаями наезда поезда на людей – 61,4%. Столкновение поезда с препятствием стало причиной 24,9% серьезных инцидентов. На долю схода подвижного состава с рельсов пришлось 7,7%, случаев с выпадением людей из вагонов – 2,3%. Остальные инциденты связаны со столкновением поездов – 2,2%, возгоранием в подвижном составе – 1,2%, поражением током от контактного провода или рельса (0,1%), происшествиями с опасными грузами без загрязнения окружающей среды (0,1%).

В 2024 г. в сравнении с предыдущим годом отмечено уменьшение числа пострадавших в группе нарушителей правил поведения граждан на объектах железнодорожного транспорта (случаи несанкционированного проникновения) и пассажиров при увеличении числа пострадавших на переездах и персонала.

¹ Отчеты о работе Международного союза железных дорог. 2020–2024. URL: <https://uic.org/safety/> (дата обращения: 02.10.2025).

Индекс безопасности МСЖД, несмотря на увеличение числа серьезных происшествий в 2024 г., показал некоторое снижение относительно 2023 г., отражая позитивную тенденцию как следствие эффективности мероприятий, направленных на повышение безопасности.

Безопасность на железнодорожном транспорте определяется как состояние, при котором отсутствует недопустимый риск возникновения событий, опасных для жизни и здоровья людей, окружающей среды и материальных ценностей¹. Это комплексное явление, включающее технические средства и решения, влияние человеческого фактора и управленческие меры, направленные на предотвращение аварий и иных негативных последствий при эксплуатации железнодорожной системы.

Сущность безопасности железнодорожного транспорта заключается в обеспечении надежного функционирования всех элементов системы – инфраструктуры, подвижного состава, персонала и информационных потоков. Ключевой компонент – безопасность движения поездов, которая регулируется стандартами технического обслуживания, организацией движения и обучением работников. Дополняют эту область пожарная, санитарно-эпидемиологическая, информационная и кибербезопасность, а также охрана труда, экологическая и производственная безопасность, что формирует комплексную защиту перевозочного процесса.

Железнодорожный транспорт в российской транспортной инфраструктуре занимает уникальное положение благодаря высокой энергоэффективности и относительной экологической безопасности по сравнению с другими видами транспорта². Обеспечение его работы на безопасном уровне критично для выполнения задач экономического развития и социальной стабильности.

¹ Гарькушев А. Ю. Специальные средства обеспечения транспортной безопасности : учебное пособие. М.; Вологда : Инфра-Инженерия, 2024. –С. 37.

² Землин А. И. Безопасность жизнедеятельности для транспортных специальностей: противодействие терроризму на транспорте : учебник для среднего профессионального образования. 2-е изд., перераб. и доп. М.: Издательство Юрайт, 2025. – С. 39.

Таким образом, безопасность железнодорожного транспорта – это многогранное понятие, охватывающее широкий спектр направлений и мер защиты, от технических до организационных. Ее обеспечение требует системного и комплексного подхода, учитывающего все аспекты функционирования транспортной системы и взаимодействие различных видов безопасности, что создает основу для дальнейшего анализа угроз и определения механизмов правовой ответственности.

Категорирование объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств на железнодорожном транспорте проводится с целью создания эффективной системы управления безопасностью и антитеррористической защищенностью¹. Основная задача состоит в том, чтобы распределить объекты по категориям в соответствии с уровнем риска, значимостью для транспортного процесса и необходимыми мерами безопасности. Такая методика позволяет концентрировать усилия и ресурсы на наиболее уязвимых и критичных элементах системы, повышая общую эффективность обеспечения безопасности.

Методика категорирования основывается на критериях, включающих функциональное назначение объекта, его технические характеристики, интенсивность эксплуатации, а также потенциальную опасность для жизни и здоровья граждан и экономики при возникновении чрезвычайных ситуаций². Количественные показатели, такие как объем пассажиропотока, грузооборот и число обслуживаемых маршрутов, также принимаются во внимание. Для транспортных средств важны тип перевозимых грузов, особенности конструкции и условия эксплуатации, что позволяет выявлять критические элементы подвижного состава, требующие особого контроля.

¹ Плеханов П. А. Обеспечение комплексной безопасности на железнодорожном транспорте в контексте стратегического развития // Известия Петербургского университета путей сообщения. – 2020. – Т. 17. – № 4. – С. 554.

² Сеславина Е. А. Евдокимова Е.Н. Информационно-аналитическое обеспечение принятия решений по повышению безопасности железнодорожных перевозок // Экономика, предпринимательство и право. 2022. – Т. 12. – № 4. – С. 1225.

В рамках транспортной инфраструктуры выделяют несколько ключевых категорий объектов. К первой относятся объекты инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования – пассажирские и грузовые станции, железнодорожные пути, узлы и другие элементы системы, обеспечивающие транспортное сообщение в масштабах страны. Ко второй категории относятся объекты управления движением – диспетчерские пункты, системы контроля и сигнализации, регулирующие безопасное движение поездов. Особое внимание уделяется критическим элементам железнодорожного подвижного состава, особенно тем, которые используются для перевозки пассажиров и грузов повышенной опасности по специальным разрешениям.

Кроме того, в категорию объектов транспортной инфраструктуры включаются элементы автомобильных дорог федерального и регионального значения, а также искусственные дорожные сооружения, являющиеся технологическими частями этих дорог, которые взаимодействуют с железнодорожной инфраструктурой¹. В некоторых случаях учитываются также объекты морского транспорта – причалы, перегрузочные комплексы, играющие роль в интегрированных транспортных цепочках. Такое комплексное включение обусловлено необходимостью учетности всех звеньев транспортного процесса при обеспечении безопасности.

Историко-правовой анализ показывает, что нормативно-правовое регулирование в сфере эксплуатации железнодорожного транспорта и обеспечения транспортной безопасности требует четкой регламентации и технического стандартизации. Категорирование объектов позволяет создавать целенаправленные требования по антитеррористической защищенности и организации технического контроля, что усиливает меры безопасности и снижает уязвимость системы к внешним и внутренним рискам.

¹ Шкурина Л. В. Порядок выбора приоритетных объектов по предупреждению нарушений безопасности железнодорожных перевозок на основе анализа их социальных и экономических последствий // Социально-экономический и гуманитарный журнал. – 2023. – № 3. – С. 156.

Внедрение методики категорирования объектов повышает оперативность реагирования на инциденты, обеспечивает четкое распределение зон ответственности и позволяет более эффективно планировать превентивные мероприятия. Формируя правовой и технический фундамент системной защиты, категорирование способствует не только снижению рисков, но и оптимизации расходов на безопасность. Данный системный подход служит основой для интеграции передовых технологий мониторинга и управления рисками, что в конечном итоге повышает общую устойчивость транспортного комплекса.

Итак, категорирование объектов инфраструктуры и подвижного состава — это основной инструмент безопасности на железной дороге. Основанное на его результатах административно-правовое и техническое регулирование обеспечивает адресное управление рисками и экономию ресурсов, повышая общую эффективность защиты.

Далее считаем нужным перейти к анализу нормативно-правовых актов, регламентирующих ответственность и порядок обеспечения безопасности на железнодорожном транспорте.

Задача заключается в создании и практическом применении эффективных подходов к категорированию объектов транспортной инфраструктуры железных дорог. Указанные подходы призваны обеспечить:

- точную оценку уязвимости объектов;
- возможность реализации целевых и дифференцированных мер защиты.

Для действенного управления рисками необходимо классифицировать объекты по степени их значимости и уровню потенциальной опасности с учетом сложности инфраструктуры и ее территориального размещения. Это позволит оперативно выявлять угрозы и принимать взвешенные решения по их устранению¹.

¹ Агапов П. В., Борисов С. В. Антитеррористическая защищенность российского транспортного комплекса в сфере надзорной деятельности прокуроров // Транспортное право и безопасность. – 2020. – № 3 (35). – С. 128.

Эффективное управление рисками требует классификации объектов по значимости и уровню опасности с учетом сложности системы и географии их расположения. Такой подход гарантирует своевременное выявление угроз и помогает принимать обоснованные решения для их нейтрализации.

В современной России разработка эффективных информационных систем транспортного моделирования базируется на системном подходе. Они позволяют учесть сложную, иерархическую структуру инфраструктуры с элементами дублирования и выстроить многоуровневую систему безопасности, адаптированную под разные типы объектов, что оптимизирует распределение ресурсов и контрольных мер. Например, оценка уязвимости объектов становится всесторонней, учитывая факторы от технического состояния до геополитики, что обеспечивает точное определение рисков и обоснованность решений.

На практике в России категорирование происходит с опорой на нормативную базу, в частности на положения Приказ ОАО «РЖД» от 03.04.2019 № 38 «Об утверждении Положения об организации обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств железнодорожного транспорта в ОАО «РЖД»»¹, который четко разграничивает объекты, подлежащие обязательному категорированию (например, железнодорожные вокзалы и станции), и те, которые такой процедуры не требуют. Для эффективной защиты объектов используются различные документы по обеспечению безопасности, соответствующие их категории. Объекты с наивысшим уровнем риска требуют детального Плана обеспечения транспортной безопасности, а для остальных достаточно Паспорта обеспечения безопасности. Такая дифференцированная система позволяет максимально учитывать региональные особенности и оперативно адаптироваться к новым угрозам, обеспечивая гибкость и надежность защиты.

¹ Приказ ОАО «РЖД» от 03.04.2019 № 38 «Об утверждении Положения об организации обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств железнодорожного транспорта в ОАО «РЖД» // Экономика железных дорог. – 2019. – № 7.

Практическая реализация методов категорирования позволяет минимизировать риски нарушения безопасности благодаря внедрению дифференцированного контроля и повышению прозрачности процедур управления.

Объекты, отнесенные к категории высокого риска, подлежат усиленной защите, включающей ужесточение пропускного режима, учащенные инспекции и углубленный мониторинг. В то же время для объектов с низким уровнем риска применяются меры, строго соответствующие степени потенциальной угрозы.

Такой подход обеспечивает не только сокращение избыточных расходов и устранение формальных нарушений, но и концентрацию ресурсов на защите наиболее уязвимых звеньев инфраструктуры¹.

Формируемая таким образом системная и целенаправленная модель управления рисками служит фундаментом для дальнейшего совершенствования нормативно-правовой базы в части ответственности за инциденты, что является необходимым этапом на пути к созданию целостной интегрированной системы безопасности на железнодорожном транспорте.

В результате анализа понятия и сущности безопасности на железнодорожном транспорте можно определить, что безопасность движения и эксплуатации – это состояние, характеризующееся защищенностью от недопустимых рисков, способных вызвать транспортные происшествия и их последствия, включая вред жизни и здоровью граждан, окружающей среде и имуществу.

Суть безопасности на железнодорожном транспорте заключается в создании условий, исключающих возникновение транспортных происшествий и снижающих вероятность причинения вреда. Это реализуется посредством устранения причинно-следственных связей, ведущих к авариям и крушениям, предотвращения дефектов в работе и оперативной ликвидации

¹ Транспортная безопасность: информационное и техническое обеспечение : учебное пособие / А. Н. Александров [и др.]. Белгород : Бел. юр. институт МВД России имени И.Д. Путилина, 2022. – С. 84.

последствий в случае их возникновения, включая инциденты с негабаритными и опасными грузами.

Безопасность на железной дороге – это широкое понятие, охватывающее различные риски и опасности, о которых мы поговорим дальше.

2.2 Общая характеристика потенциальных угроз национальной безопасности на железнодорожном транспорте

Понимание и систематизация потенциальных угроз национальной безопасности на железнодорожном транспорте являются необходимой предпосылкой для разработки эффективных мер защиты и обеспечения устойчивого функционирования транспортной системы России. Без четкого разграничения типов угроз и их специфики невозможно построить адекватную систему превентивных и реактивных мер, способных минимизировать возможный ущерб и обеспечить безопасность перевозок на должном уровне.

Ключевые типы угроз, воздействующих на железнодорожный транспорт, традиционно делятся на технические, природные, террористические и прочие, каждый из которых обладает уникальными характеристиками и требует специфических подходов к управлению и нейтрализации.

Технические угрозы связаны с неисправностями оборудования, износом инфраструктуры, ошибками персонала, а также сбоями в системах управления движением поездов¹.

Природные угрозы включают воздействие экстремальных погодных условий, таких как снегопады, наводнения, морозы и лесные пожары, которые могут привести к повреждению путей, мостов и сигнализационных

¹ Зайкова С. Н. Об отдельных направлениях совершенствования контрольно-надзорной деятельности в области обеспечения транспортной безопасности на железнодорожном транспорте // Lex russica. – 2023. – Т. 76. – № 6. – С. 84.

систем¹. Для России как страны с суровым климатом и разнообразными географическими зонами эти угрозы имеют высокую степень вероятности и требуют постоянного мониторинга и быстрого реагирования. Также природные катастрофы могут способствовать возникновению технических сбоев, усугубляя последствия нарушений безопасности.

Террористические угрозы приобретают особое значение ввиду социально-политической значимости железнодорожного транспорта, который обеспечивает до 80% грузовых и около 41% пассажирских перевозок в стране². Такие угрозы включают диверсии, подрывы инфраструктуры и атаки на пассажирские поезда, оказывающие разрушительное воздействие не только на объекты транспорта, но и на национальную стабильность в целом. Превентивные меры противодействия данным рискам включают комплексное усиление антитеррористической защиты от физической охраны и тотального видеонаблюдения до сквозного контроля пассажиров и грузов на всех этапах перевозки.

Существенные риски для национальной безопасности кроются в экономической и геополитической плоскостях. Ослабление связей центра с Сибирью и Дальним Востоком на фоне интеграции последних с соседними странами угрожает стабильности транспортных и экономических потоков. Считаем, что противодействие указанным вызовам требует углубленного политико-экономического анализа и выработки стратегических решений в сфере безопасности.

Оценка безопасности железнодорожного транспорта в России неразрывно связана с анализом динамики перевозок. Железные дороги, обеспечивая 25,3% пассажирооборота страны (второй показатель после авиации), демонстрируют устойчивую тенденцию к его снижению. Так, объем упал с 253,2 до 120,6 млрд пасс.-км, что существенно меняет

¹ Свистунов Д. Е. Транспортная безопасность в Российской Федерации: теоретико-правовое исследование // Вестник Марийского государственного университета. Серия «Исторические науки. Юридические науки». – 2017. – № 1 (9). – С. 80.

² Крючков И. В. Геополитические факторы национальной безопасности Российской Федерации // Теории и проблемы политических исследований. – 2022. – Том 11. – № 4А. – С. 234.

ландшафт угроз и требований к защите инфраструктуры¹. Столь значительное снижение диктует необходимость адаптации стратегий безопасности к новым реалиям пассажирских потоков.

Систематический анализ аварийности на железных дорогах свидетельствует, что основные причины происшествий связаны с изношенностью инфраструктуры, человеческим фактором и технологическими сбоями².

Анализ причин аварийности на железных дорогах выделяет три главные группы рисков:

- изношенность инфраструктуры,
- человеческий фактор,
- технологические сбои³.

Внедрение современных систем управления и обучение персонала пока не приводят к желаемому снижению числа происшествий. Высокий уровень аварийности негативно влияет на экономику и представляет угрозу для национальной безопасности.

Эксперты отмечают, что основными причинами этого являются недостаточная автоматизация контроля, слабая интеграция систем мониторинга и ограниченная оперативность при реагировании на нештатные ситуации⁴.

Эффективность мер безопасности различна и зависит от используемых технологий и процедур. В последние годы наблюдается положительная динамика, связанная с внедрением комплексных систем управления

¹ Доклад о федеральном государственном контроле (надзоре) в области транспортной безопасности за 2022 год. URL: <https://rostransnazdor.gov.ru/rostransnazdor/podrazdeleniya/security/deya>(дата обращения: 02.10.2025).

² Руководство по соблюдению обязательных требований при осуществлении федерального государственного контроля (надзора) в области железнодорожного транспорта (утв. Ространснадзором 26 апреля 2022 г.). URL: <https://sudact.ru/law/prikaz-fts-Rossii-ot-03092018-n-1364/> (дата обращения: 02.10.2025).

³ Доклад о федеральном государственном контроле (надзоре) в области транспортной безопасности за 2023 год. URL: <https://rostransnazdor.gov.ru/rostransnazdor/podrazdeleniya/security/deyatelnost-podrazdeleniya/44> (дата обращения: 02.10.2025).

⁴ Доклад о федеральном государственном контроле (надзоре) в области транспортной безопасности за 2023 год. URL: <https://rostransnazdor.gov.ru/rostransnazdor/podrazdeleniya/security/deyatelnost-podrazdeleniya/44> (дата обращения: 02.10.2025).

безопасностью, которые позволяют существенно снизить риски, обусловленные человеческими ошибками и техническими сбоями¹. Внедрение современных систем безопасности на железной дороге идет с разной скоростью. Это связано с огромной протяженностью сети и разным уровнем технической оснащенности региональных и магистральных линий. В крупных узлах активно устанавливаются передовые системы видеонаблюдения и контроля доступа, в то время как в отдаленных районах используется устаревшее оборудование, что ослабляет общую защиту.

Международный опыт подтверждает эффективность комплексных мер безопасности. Так, в Швеции, обладающей развитой железнодорожной инфраструктурой, внедрение таких практик, как досмотр багажа, селективная сортировка грузов и системный мониторинг, позволило существенно снизить уровень аварийности, минимизировать риски техногенных сбоев и террористических угроз². Российская практика пока лишь осваивает эти передовые методы. Данный этап открывает окно возможностей для кардинального повышения уровня безопасности, но его реализация невозможна без значительных финансовых вливаний и прочного «правового фундамента».

Достигнутый прогресс в сфере безопасности не снимает с повестки дня системных проблем. Российская система нуждается в комплексной модернизации: от обновления устаревшей инфраструктуры и выравнивания технической оснащенности регионов до масштабной цифровизации и интеграции современных IT-решений в процессы управления рисками. Существующие недостатки препятствуют достижению максимальной эффективности.

¹ Crozet Y. Rail freight development in Europe: how to deal with a doubly-imperfect competition? //Transportation Research Procedia 25C. – 2017. – S. 436.

² Кардашова И. Б. Основы теории национальной безопасности : учебник для вузов. 3-е изд. М.: Издательство Юрайт, – 2025. – С. 104.

3 СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ НАЦИОНАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ НА РОССИЙСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ

3.1 Проблемы и пути их решения в ходе обеспечения национальной безопасности на железнодорожном транспорте

Для того, чтобы понять, как повысить уровень транспортной безопасности на железной дороге, необходимо выделить ряд ключевых проблем в данной сфере.

Проблема недостаточной эффективности досмотровых мероприятий на железнодорожном транспорте представляется актуальной, особенно в контексте постоянного увеличения пассажирских потоков и необходимости обеспечения высоких стандартов безопасности на вокзалах¹. С 2010 года в области транспортной безопасности были реализованы реформы, которые коренным образом изменили подход к организации досмотров на железнодорожном транспорте. Тем не менее, несмотря на внедрение современных технических средств и новых правил, результаты данных мероприятий не достигают ожидаемых показателей эффективности.

Следующая проблема касается низкой оценки уязвимости транспортной безопасности на железнодорожном транспорте. Специализированные организации, аккредитованные Минтрансом России, определяют уровень защищенности объектов и транспортных средств². К сожалению, в настоящее время сама система по оценке уязвимости обладает рядом недостатков.

Для решения поставленных проблем необходимо принять ряд действий. Во-первых, для улучшения эффективности мероприятий по досмотру необходимо разработать специальную методику для железнодорожного транспорта. В данной методике следует учитывать объем

¹ Диканова Т. А. К вопросу о некоторых новеллах законодательства в сфере транспорта и проблемах их реализации // Современная наука. – 2022. – № 1. – С. 34.

² Корякин В. М., Нестеров Е. А. Правовые и теоретико-методологические основы применения рискориентированного подхода при осуществлении государственного контроля (надзора) на транспорте // Транспортное право и безопасность. – 2022. – № 4 (44). – С. 107.

пассажирских перевозок, тип железнодорожного сообщения, а также провести расчет показателей, необходимых для определения конфигурации размещения пунктов досмотра¹. Важно учитывать также другие количественные и качественные характеристики, связанные с данными мероприятиями.

Во-вторых, с целью повышения качества оценки уязвимости рекомендуется разработать методику, позволяющую определить границы зон транспортной безопасности и критических элементов. Данная методика должна предусматривать анализ потенциальных последствий, возникающих в результате антикоррупционных и несанкционированных действий, а также содержать научно обоснованные рекомендации относительно размещения контрольно-пропускных пунктов и идентификации критических элементов. Можно также повысить контроль над выполнением мероприятий, нацеленных на формирование и привлечение специализированных служб транспортной безопасности с целью обеспечения физической защиты объектов и транспортных средств.

Актуальность обновления системы обеспечения безопасности железнодорожного транспорта обусловлена выявленными недостатками в сегментах управления инфраструктурой, правоприменения и профилактики угроз². Изменяющаяся динамика транспортной отрасли, расширение спектра потенциальных рисков и растущие технические требования требуют внедрения новых методологических и законодательных решений, способных повысить адаптивность и устойчивость всей системы.

Первой необходимостью является совершенствование методик категорирования объектов транспортной инфраструктуры с учётом новых вызовов безопасности. Предлагается интегрировать информационно-

¹ Пиунов В. В., Штернов В. П. Анализ стратегических национальных приоритетов в стратегии национальной безопасности // Научные и образовательные проблемы гражданской защиты. – 2022. – № 1 (52). – С.22.

² Степкин Р. М., Голубятникова Ю. Ю. Механизм обеспечения транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры // Вестник Белгородского юридического института МВД России имени И. Д. Путилина. – 2022. – № 1. – С. 82.

аналитические системы, использующие машинное обучение для оценки многомерных критериев уязвимости и риска, что позволит не только актуализировать категории объектов, но и выстраивать динамические планы безопасности.

Во-вторых, необходимо совершенствование правового регулирования гражданско-правовой ответственности в части четкого разграничения обязанностей участников перевозочного процесса и создания действенного механизма возмещения вреда.

Для этого предлагаем:

- ввести обязательную предперевозочную техническую экспертизу для фиксации исходного состояния составов и грузов;
- разработать стандартизированные шаблоны ответственности, опирающиеся на объективные данные экспертиз¹.

Такая система не только снизит число судебных разбирательств, но и укрепит доверие между всеми сторонами логистического процесса.

В качестве третьего направления предполагаем реализовать комплекс профилактических мер, нацеленных на минимизацию потенциальных угроз. Ключевыми элементами, по нашему мнению, здесь выступают:

- усиление физической охраны объектов, характеризующихся повышенной террористической и технической уязвимостью;
- внедрение современных технических средств, включая системы досмотра и непрерывного видеомониторинга на базе искусственного интеллекта для выявления подозрительной активности;
- развитие корпоративной культуры безопасности посредством регулярного обучения и мотивации персонала.

Также считаем, что отдельного внимания требует безопасность на путях необщего пользования, где высокая степень уязвимости обусловлена

¹ Степенко В. Е., Коробкина Н. О. Государственный транспортный контроль (надзор) как административно-правовое средство выявления правонарушений в сфере транспорта // Современная наука: актуальные проблемы теории и практики. Серия «Экономика и право». – 2021. – № 7. – С. 187.

недостаточностью правового регулирования и слабостью надзорных функций.

Необходимо внедрение единой информационной платформы, сводящей воедино данные о состоянии инфраструктуры, движении поездов, угрозах и результатах контроля. Это ускорит принятие решений, упростит согласование мер безопасности и обеспечит прозрачный обмен информацией между оператором и надзорными органами.

Сформулированные на основе анализа практических аспектов рекомендации включают следующие конкретные меры для внедрения:

1. Внедрение интеллектуальных систем категорирования с использованием технологий машинного обучения для оценки рисков и динамического обновления категорий объектов.

2. Разработка и утверждение стандартизированных процедур технической экспертизы подвижного состава и грузов перед перевозкой, включая фиксацию состояния и оформление актов.

3. Создание типовых контрактных механизмов гражданско-правовой ответственности с чётко прописанными правилами возмещения вреда и взаимными обязательствами сторон.

4. Совершенствование систем досмотра и видеонаблюдения с интеграцией AI-технологий для автоматического выявления угроз и контроля доступа.

5. Укрепление корпоративной культуры безопасности посредством расширения программ обучения и мотивации персонала с учётом выявленных проблем в существующих системах премирования.

6. Усиление нормативного регулирования и контроля за безопасностью железнодорожного транспорта необщего пользования, внедрение единых требований для всех участников перевозочного процесса.

7. Разработка и интеграция единой информационной платформы для мониторинга состояния инфраструктуры, движущегося состава и уровня угроз с возможностью оперативного реагирования.

Реализация этих мер будет способствовать формированию интегрированной, адаптивной и эффективной системы обеспечения безопасности на железнодорожном транспорте, способной оперативно противостоять современным вызовам и угрозам. Данные рекомендации создают платформу для дальнейшего развития законодательной базы, технического оснащения и организационных практик, что положительно скажется на защите интересов государства, перевозчиков и пассажиров в целом.

Обеспечение безопасности на железнодорожном транспорте требует целостного подхода, который эффективно интегрирует технические, организационные и правовые меры. Такой комплексный механизм позволяет не только оперативно реагировать на возникающие угрозы, но и стратегически прогнозировать риски, обеспечивая устойчивость транспортной системы в условиях стремительных изменений технологической среды и социально-экономических факторов¹. Значимость целостного подхода возрастает в свете роста спроса на железнодорожные услуги и усиления конкуренции с другими видами транспорта, что требует создания высоконадежной, гибкой и адаптивной системы безопасности.

Таким образом, дальнейшее развитие системы обеспечения безопасности будет обеспечено благодаря целенаправленному интегрированному подходу, ориентированному на инновации и совершенствование кадрового потенциала. Это позволит не только снизить риски и повысить устойчивость железнодорожного транспорта, но и поддержать его роль в экономической стабильности и развитии России, создавая надёжную основу для новых транспортных вызовов и задач будущего.

¹ Сеславина Е. А. Информационные технологии комплексного управления рисками безопасности перевозок // Экономика железных дорог. – 2022. – № 8. – С. 92.

3.2 Гражданско-правовая ответственность за вред, причиненный в результате происшествий на железнодорожном транспорте

Важнейшая роль гражданско-правовой ответственности в обеспечении безопасности на железной дороге обусловлена ее двойным действием.

Во-первых, это защитный механизм: пострадавшая сторона получает гарантию возмещения вреда.

Во-вторых, это регулятор: понимание финансовых последствий аварий мотивирует перевозчиков строже соблюдать технику безопасности и работать над повышением качества сервиса.

Гражданско-правовая ответственность перевозчика носит комплексный характер и не ограничивается возмещением прямого ущерба, законодательством также предусмотрены пени, штрафы и взыскание убытков. Надо отметить, что в случае задержки доставки сумма убытков может существенно превышать размер стандартных штрафных санкций, что создает для перевозчика мощный финансовый стимул к неукоснительному соблюдению договорных обязательств.

Вместе с тем механизм ответственности содержит и сбалансированные нормы. Так, например, перевозчик освобождается от ответственности (или она снижается), если неисправность оборудования возникла вследствие предоставления грузоотправителем технически неисправных вагонов или контейнеров. Такой подход не только обеспечивает баланс интересов сторон, но и стимулирует грузоотправителя к надлежащему контролю за состоянием подаваемого под погрузку подвижного состава.

Имущественная ответственность грузоотправителей и грузополучателей наступает за нарушения условий перевозки, в частности, за ошибки в сопроводительных документах или предъявление груза, не соответствующего требованиям безопасности. В свою очередь, законодательство гарантирует защиту прав этих участников, устанавливая

императивный запрет на отказ в перевозке при наличии оплаченных и надлежаще оформленных документов¹.

Существенной проблемой правоприменения являются споры, в которых перевозчик отклоняет претензии о порче груза, ссылаясь на дефекты подвижного состава, принадлежащего грузоотправителю. Это порождает длительные судебные тяжбы и затягивает процесс выплаты компенсаций, оставляя потерпевшую сторону в состоянии неопределенности. Дополнительным негативным фактором выступает судебная практика, ограничивающая взыскания размером договорной неустойки без учета всех фактических убытков.

Возмещение вреда пассажирам осложнено тем, что не всегда учитываются ЧС или противоправные действия пассажиров (например, в алкогольном опьянении). Из-за этого страдают права пострадавших, а перевозчики по-разному применяют нормы ответственности. Часто компании избегают компенсаций за задержки поездов, что вызывает справедливое недовольство и ставит вопрос о состоятельности системы².

Таким образом, можно заключить, что действующее законодательство характеризуется наличием пробелов в части определения меры ответственности участников перевозочного процесса и отсутствием унифицированной процедуры возмещения убытков. Указанные недостатки влекут за собой возникновение правовых коллизий, снижение уровня защиты прав потерпевших и увеличение количества судебных разбирательств. Неурегулированность вопросов ответственности за нарушение сроков доставки и сохранность груза препятствует формированию устойчивой судебной практики и негативно сказывается на уровне доверия к транспортной системе³.

¹ Качалков А. Д. Государственная политика по организации и осуществлению обороны и обеспечению безопасности страны // Экономика и социум. – 2017. – №1-1 (32). – С. 41.

² Реуф В. М., Удычак Ф. Н. Транспортная безопасность России и механизм ее обеспечения: государственно-правовая идеология и институциональные основы // Правовое поле современной экономики. 2017. – № 1. – С. 119.

³ Никитина Л. К., Хохлова О. М. Законодательное обеспечение транспортной безопасности современной России // Вестник Восточно-Сибирского института МВД России. – 2018. – № 4 (87). – С. 61.

Анализ судебной практики свидетельствует, что повышению эффективности гражданско-правовой ответственности могут способствовать новые превентивные меры. В частности, целесообразно ввести обязательное согласование технических характеристик вагонов и контейнеров перед отправкой, а также ужесточить требования к доказательственной базе при подаче претензий о возмещении убытков¹. Считаем, что это позволит минимизировать спорные ситуации на стадии возникновения ущерба и упростить процедуру его последующего взыскания.

Статистика происшествий на железнодорожном транспорте за 2024 год, демонстрирующая негативную динамику на фоне принимаемых мер безопасности, указывает на необходимость совершенствования нормативно-правовой базы. Выработка рекомендаций должна опираться на системный анализ выявленных недостатков и быть направлена на создание комплексного правового механизма.

Целями данного механизма являются: обеспечение оперативного и сбалансированного разрешения споров, оптимизация распределения ответственности и, как итог, повышение уровня безопасности перевозок. Подчеркнем, что транспортная безопасность выступает одним из базовых элементов внутренней политики государства.

Одним из условий повышения защищенности железнодорожного транспорта является разработка профильных методик, ориентированных на оптимизацию досмотровых мероприятий и повышение достоверности оценки уязвимости объектов. Указанные методики должны разрабатываться с учетом текущих угроз и приоритетных задач в сфере транспортной безопасности.

² Ксенофонов В. А. Проблемы обеспечения транспортной безопасности // ЭСГИ. – 2021. – №3 (31). – С.71.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Исследование выявило, что безопасность железнодорожного транспорта имеет многокомпонентную структуру, включающую технические, организационные и правовые элементы. Концепция безопасности рассматривается как результат взаимодействия различных факторов, требующих координации между инфраструктурой, персоналом и системой управления движением для обеспечения устойчивой работы и защиты интересов всех заинтересованных сторон.

Железнодорожный транспорт подвержен разнообразным угрозам, от технических неисправностей и человеческих ошибок до террористических актов и природных катаклизмов. Для эффективной защиты необходимо выявлять и нейтрализовывать каждую из этих угроз специализированными методами. Классификация угроз позволяет прогнозировать возможные риски и планировать мероприятия по их минимизации.

Актуальность обновления системы обеспечения безопасности железнодорожного транспорта обусловлена выявленными недостатками в сегментах управления инфраструктурой, правоприменения и профилактики угроз.

Предлагается интегрировать информационно-аналитические системы, использующие машинное обучение для оценки многомерных критериев уязвимости и риска, что позволит не только актуализировать категории объектов, но и выстраивать динамические планы безопасности.

Во-вторых, требуется доработка правового регулирования гражданско-правовой ответственности с целью устранения пробелов в разграничении обязанностей и обеспечении эффективного механизма возмещения вреда.

В рамках третьего направления предлагается комплекс мер по предотвращению потенциальных угроз, основанных на усилении охраны объектов, характеризующихся повышенной террористической и технической уязвимостью. Для этого рекомендуется внедрение современных средств

досмотра, систем непрерывного видеонаблюдения, оснащенных искусственным интеллектом для автоматического обнаружения подозрительного поведения, и формирование культуры безопасности посредством регулярных тренингов и стимулирования персонала. Приоритетным является обеспечение безопасности железнодорожного транспорта необщего пользования, который отличается повышенной уязвимостью в связи с недостаточным уровнем законодательного регулирования и контроля.

Безопасность транспорта регулируется обширной системой нормативных правовых актов, включающей законы и подзаконные акты, которые определяют обязанности участников транспортного процесса, устанавливают стандарты безопасности и порядок контроля за их соблюдением. Особое место в этой системе занимает гражданско-правовая ответственность, определяющая порядок возмещения ущерба, причиненного в результате транспортных происшествий, в том числе и на железнодорожном транспорте. Законодательство четко определяет обязательства перевозчиков и операторов инфраструктуры перед пострадавшими, а также устанавливает основания и процедуры для получения компенсаций. Однако, анализ судебной практики показывает, что применение этих норм сопряжено с определенными трудностями, в частности, с проблемами разграничения ответственности и недостаточной эффективностью компенсационных выплат, что указывает на необходимость дальнейшего совершенствования законодательства в данной области.

Ключевым результатом предпринимаемых мер должно стать внедрение комплексной системы обеспечения транспортной безопасности, требующей всесторонней оценки и оптимального использования доступных ресурсов. Разработка рекомендаций по совершенствованию законодательства должна базироваться на выявленных недостатках и быть направлена на создание эффективного правового механизма, обеспечивающего сбалансированное и

своевременное урегулирование конфликтов, разумное распределение ответственности и повышение безопасности железнодорожного транспорта

В современных условиях обеспечение транспортной безопасности является ключевым элементом внутренней политики государства, в первую очередь в связи с необходимостью снижения рисков и угроз, связанных с функционированием транспортной отрасли. Несмотря на прогресс в создании нормативно-правовой базы, подготовке специалистов и модернизации транспортной инфраструктуры, в 2024 году наблюдается негативная тенденция – увеличение количества транспортных происшествий на железных дорогах."

Решение обозначенных проблем требует разработки специализированных методик, направленных на повышение эффективности досмотровых процедур и совершенствование оценки уязвимостей объектов железнодорожного транспорта. Успешная реализация этих методологических решений, учитывающих современные вызовы, является ключевым фактором обеспечения транспортной безопасности и сокращения числа происшествий. В результате, необходимо перейти к комплексному подходу, основанному на глубокой системной оценке и рациональном использовании имеющихся ресурсов

Проведенные исследования убедительно демонстрируют, что обеспечение безопасности железнодорожного транспорта в России требует системного подхода. Это включает в себя модернизацию технической инфраструктуры, совершенствование нормативно-правовой базы и оптимизацию организационных процессов. Последовательная реализация разработанных рекомендаций и внимание к перспективным направлениям развития позволят создать надежную систему защиты от потенциальных угроз, гарантирующую безопасность жизни и имущества граждан.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

Нормативно-правовые акты

1. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993) (с учетом поправок, внесенных Законами РФ о поправках к Конституции РФ от 30.12.2008 года № 6-ФКЗ, от 30.12.2008 года № 7-ФКЗ, от 05.02.2014 года № 2-ФКЗ, от 21.07.2014 года № 11-ФКЗ, от 14.03.2020 года № 1-ФКЗ, от 04.10.2022 года № 5-ФКЗ, от 04.10.2022 года № 6-ФКЗ, от 04.10.2022 года № 7-ФКЗ, от 04.10.2022 года № 8-ФКЗ) // Российская газета. – 25.12.1993. – №237.

2. Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации : федеральный закон от 10.01.2003 № 18-ФЗ (ред. от 31.07.2025) // Собрание законодательства РФ. – 2003. – № 2. – Ст. 170.

3. О транспортной безопасности : федеральный закон от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ (ред. от 21.04.2025) // Собрание законодательства РФ. – 2007. – № 7. – Ст. 837.

4. О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации : указ Президента РФ от 02.07.2021 № 400 // Собрание законодательства РФ. – 2021. – № 27 (часть II). – Ст. 5351.

5. О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года : распоряжение Правительства РФ от 27.11.2021 № 3363-р // Собрание законодательства РФ. – 2021. – № 50 (ч. IV). – Ст. 8613.

6. Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры железнодорожного транспорта : постановление Правительства РФ от 08.10.2020 № 1633 (ред. от 30.04.2025) // Собрание законодательства РФ. – 2020. – № 42 (ч. III). – Ст. 6599.

7. Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для объектов транспортной инфраструктуры железнодорожного транспорта, не подлежащих категорированию : постановление Правительства РФ от 08.10.2020 № 1635 (ред. от 05.04.2023) // Собрание законодательства РФ. – 2020. – № 42 (ч. III). – Ст. 6601.

8. Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для транспортных средств железнодорожного транспорта : постановление Правительства РФ от 10.10.2020 № 1653 // Собрание законодательства РФ. – 2020. – № 42 (ч. III). – Ст. 6618.

9. Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для объектов транспортной инфраструктуры железнодорожного транспорта, не подлежащих категорированию, являющихся железнодорожными пассажирскими остановочными пунктами, в том числе входящими в состав пассажирских и грузовых железнодорожных станций, находящимися на железнодорожных участках Московской и Октябрьской железных дорог в границах Московских центральных диаметров : постановление Правительства РФ от 31.12.2020 № 2449 (ред. от 30.04.2025) // Собрание законодательства РФ. – 2021. – № 2 (ч. II). – Ст. 466.

10. Об утверждении Положения об организации обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств железнодорожного транспорта в ОАО «РЖД : приказ ОАО «РЖД» от 03.04.2019 № 38 (ред. от 01.04.2025) // Экономика железных дорог. – 2019. – № 7.

Учебная и научная литература

11. Актуальные вопросы правового обеспечения национальной безопасности Российской Федерации : монография / под общ. ред. Т. В. Ефимцевой. – Москва : ИНФРА-М, 2022. – 125 с.
12. Гарькушев А. Ю. Специальные средства обеспечения транспортной безопасности : учебное пособие / А. Ю. Гарькушев, И. Л. Карпова, А. В. Липис. – М.; Вологда : Инфра-Инженерия, 2024. – 152 с.
13. Землин А. И. Безопасность жизнедеятельности для транспортных специальностей: противодействие терроризму на транспорте : учебник для среднего профессионального образования / А. И. Землин, В. В. Козлов. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Издательство Юрайт, 2025. – 155 с.
14. Правовые и организационные аспекты обеспечения противодействия терроризму на транспорте : учебник для вузов / А. И. Землин, О. М. Землина, В. В. Козлов, И. В. Холиков. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Издательство Юрайт, 2025. – 155 с.
15. Кардашова И. Б. Основы теории национальной безопасности : учебник для вузов / И. Б. Кардашова. – 3-е изд. – М.: Издательство Юрайт, 2025. – 334 с.
16. Транспортная безопасность: информационное и техническое обеспечение : учебное пособие / А. Н. Александров, П. Н. Жукова, А. Н. Прокопенко [и др.]. – Белгород : Бел. юр. институт МВД России имени И.Д. Путилина, 2022. – 176 с.

Публикации в научных журналах, сборниках и СМИ

17. Агапов П. В., Борисов С. В. Антитеррористическая защищенность российского транспортного комплекса в сфере надзорной деятельности прокуроров / П. В. Агапов, С. В. Борисов // Транспортное право и безопасность. – 2020. – № 3 (35). – С. 126–138.
18. Ахметов А. И., Аминов И. Р. Понятие, цели и виды национальной безопасности / А. И. Ахметов, И. Р. Аминов // Международный журнал гуманитарных и естественных наук. – 2020. – № 5-2. – С. 19-26.

19. Бачурин А. Г. Совершенствование административно-правового механизма взаимодействия МВД России с федеральными органами исполнительной власти в сфере обеспечения общественной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры / А. Г. Бачурин // Евразийский юридический журнал. – 2022. – № 1(164). – С. 128-129.
20. Вайпан В. А. Правовое регулирование транспортной безопасности / В. А. Вайпан // Научно-образовательный портал «Большая российская энциклопедия». – 2024. – № 4. – С. 10-15.
21. Гурлев И. В. Обеспечение безопасности на транспорте в Российской империи (1797-1917) / И. В. Гурлев // Власть. – 2020. – № 03. – С. 224-231.
22. Диканова Т. А. К вопросу о некоторых новеллах законодательства в сфере транспорта и проблемах их реализации / Т. А. Диканова // Современная наука. – 2022. – № 1. – С. 32–36.
23. Зайкова С. Н. Об отдельных направлениях совершенствования контрольно-надзорной деятельности в области обеспечения транспортной безопасности на железнодорожном транспорте / С. Н. Зайкова // Lex russica. – 2023. – Т. 76. – № 6. – С. 79–89.
24. Зайкова С.Н. Административно-правовое обеспечение транспортной безопасности в истории отечественного законодательства / С. Н. Зайкова // Труды Института государства и права РАН. – 2021. – Том 16. – № 4. – С. 84-109.
25. Качалков А. Д. Государственная политика по организации и осуществлению обороны и обеспечению безопасности страны / А. Д. Качалков // Экономика и социум. – 2017. – №1-1 (32). – С. 38-43.
26. Корякин В. М., Нестеров Е. А. Правовые и теоретико-методологические основы применения рискориентированного подхода при осуществлении государственного контроля (надзора) на транспорте / В. М. Корякин, Е. А. Нестеров // Транспортное право и безопасность. – 2022. – № 4 (44). – С. 103–115.

27. Крючков И. В. Геополитические факторы национальной безопасности Российской Федерации / И. В. Крючков // Теории и проблемы политических исследований. – 2022. – Том 11. – № 4А. – С. 231-238.
28. Ксенофонов В. А. Проблемы обеспечения национальной безопасности / В. А. Ксенофонов // ЭСГИ. – 2021. – №3 (31). – С.67-76.
29. Кузьмина Н.А. Системы фиксации и распознавания несанкционированного проникновения в охраняемую зону как элемент эффективной безопасности объекта транспортной инфраструктуры / Н.А. Кузьмина // Т-Сomm: Телекоммуникации и транспорт. – 2018. – Том 12. – № 5. – С. 47-52.
30. Никитина Л. К., Хохлова О. М. Законодательное обеспечение национальной безопасности современной России / Л. К. Никитина, О. М. Хохлова // Вестник Восточно-Сибирского института МВД России. – 2018. – № 4 (87). – С. 56-64.
31. Пиунов В. В., Штернов В. П. Анализ стратегических национальных приоритетов в стратегии национальной безопасности / В. В. Пиунов, В. П. Штернов // Научные и образовательные проблемы гражданской защиты. – 2022. – №1 (52). – С.18-26.
32. Плеханов П. А. Обеспечение комплексной безопасности на железнодорожном транспорте в контексте стратегического развития / П. А. Плеханов // Известия Петербургского университета путей сообщения. – 2020. – Т. 17. – № 4. – С. 552–565.
33. Приходько, Н. Ю. Правовое регулирование противодействия транспортным преступлениям на объектах транспорта и транспортной инфраструктуры / Н. Ю. Приходько // Союз криминалистов и криминологов. – 2023. – № 1. – С. 31-36.
34. Реуф В. М., Удычак Ф. Н. Национальная безопасность России и механизм ее обеспечения: государственно-правовая идеология и институциональные основы / В. М. Реуф, Ф. Н. Удычак // Правовое поле современной экономики. – 2017. – № 1. – С. 116-121.

35. Рыжова Ю. В. Некоторые аспекты обеспечения транспортной безопасности Российской империи / Ю. В. Рыжова // Труды академии управления МВД России. – 2015. – № 1 (33). – С. 94-97.
36. Свистунов Д. Е. Национальная безопасность в Российской Федерации: теоретико-правовое исследование / Д. Е. Свистунов // Вестник Марийского государственного университета. Серия «Исторические науки. Юридические науки». – 2017. – № 1 (9). – С. 78-83.
37. Сеславина Е. А. Евдокимова Е.Н. Информационно-аналитическое обеспечение принятия решений по повышению безопасности железнодорожных перевозок / Е. А. Сеславина, Е. Н. Евдокимова // Экономика, предпринимательство и право. – 2022. – Т. 12. – № 4. – С. 1217-1228.
38. Сеславина Е. А. Информационные технологии комплексного управления рисками безопасности перевозок / Е. А. Сеславина, Е. Н. Евдокимова // Экономика железных дорог. – 2022. – № 8. – С. 89-96.
39. Степенко В. Е., Коробкина Н. О. Государственный транспортный контроль (надзор) как административно-правовое средство выявления правонарушений в сфере транспорта / В. Е. Степенко, Н. О. Коробкина // Современная наука: актуальные проблемы теории и практики. Серия «Экономика и право». – 2021. – № 7. – С. 186–188.
40. Степкин Р. М., Голубятникова Ю. Ю. Механизм обеспечения транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры / Р. М. Степкин, Ю. Ю. Голубятникова // Вестник Белгородского юридического института МВД России имени И. Д. Путилина. – 2022. – № 1. – С. 80–84.
41. Сулюкманов Э. Р. Зарождение и развитие норм о транспортной безопасности во второй половине XIX века / Э. Р. Сулюкманов // Новый ракурс. – 2024. – № 3. – С. 87-99.
42. Шкурина Л. В. Порядок выбора приоритетных объектов по предупреждению нарушений безопасности железнодорожных перевозок на

основе анализа их социальных и экономических последствий / Л. В. Шкурина, Е. А. Сеславина, Е. Н. Евдокимова // Социально-экономический и гуманитарный журнал. – 2023. – № 3. – С. 151-164.

43. Шободоева А. В. Стратегия национальной безопасности РФ и ее вклад в развитие понятийного аппарата общей теории национальной безопасности РФ / А. В. Шободоева // Baikal Research Journal. – 2016. – № 1. – С. 17-26.

Источники на электронных носителях

44. Доклад о федеральном государственном контроле (надзоре) в области транспортной безопасности за 2022 год [Электронный ресурс] // Официальный сайт Ространснадзора. – URL: <https://rostransnadzor.gov.ru/rostransnadzor/podrazdeleniya/security/deyatelnost-podrazdeleniya/44> (дата обращения: 02.10.2025).

45. Доклад о федеральном государственном контроле (надзоре) в области транспортной безопасности за 2023 год [Электронный ресурс] // Официальный сайт Ространснадзора. – URL: <https://rostransnadzor.gov.ru/rostransnadzor/podrazdeleniya/security/deyatelnost-podrazdeleniya/44> (дата обращения: 02.10.2025).

46. Доклад о федеральном государственном контроле (надзоре) в области транспортной безопасности за 2024 год [Электронный ресурс] // Официальный сайт Ространснадзора. – URL: <https://rostransnadzor.gov.ru/rostransnadzor/podrazdeleniya/security/deyatelnost-podrazdeleniya/44> (дата обращения: 02.10.2025).

47. Отчеты о работе Международного союза железных дорог. 2020–2024. [Электронный ресурс] // URL: <https://uic.org/safety/> (дата обращения: 02.10.2025).

48. Руководство по соблюдению обязательных требований при осуществлении федерального государственного контроля (надзора) в области железнодорожного транспорта (утв. Ространснадзором 26 апреля 2022 г.)

[Электронный ресурс] // URL: <https://sudact.ru/law/prikaz-fts-Rossii-ot-03092018-n-1364/> (дата обращения: 02.10.2025).

Иностранная литература

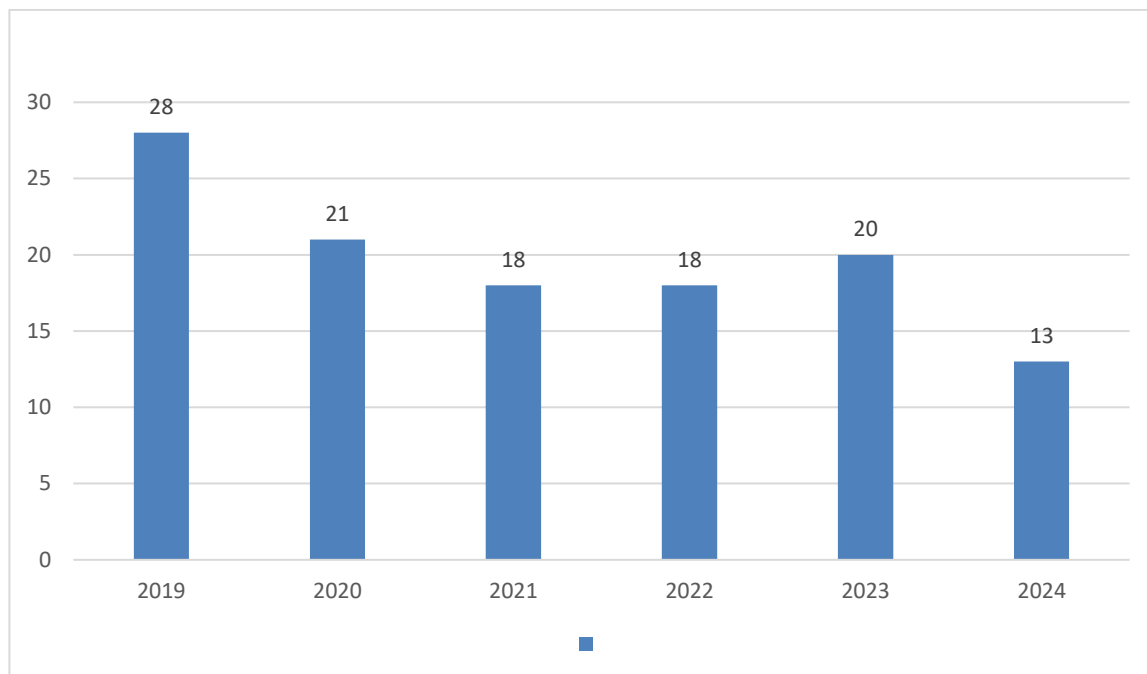
49. Crozet Y. Rail freight development in Europe: how to deal with a doubly-imperfect competition? //Transportation Research Procedia 25C. – 2017. – S. 425–442.

50. Kay Mitusch, Gernot Liedtke, Laurent Guihery, David Bälz. The structure of freight flows in Europe and its implications for EU railway freight policy. //Econpapers.wiwi.kit.edu. – 2014. – № 61.

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение 1

Количество нарушений безопасности движения поездов



Количество пожаров на подвижном составе в период с 2015 по 2024 год

