

УДК 343.98.068

DOI: 10.25688/2076-9113.2023.52.4.07

О. А. Зайцев

Институт законодательства и сравнительного правоведения
при Правительстве Российской Федерации,
Москва, Российская Федерация,
crim@izak.ru; <https://orcid.org/0000-0002-8706-903X>

С. Л. Нудель

Институт законодательства и сравнительного правоведения
при Правительстве Российской Федерации,
Москва, Российская Федерация,
crim@izak.ru; <https://orcid.org/0000-0001-6699-5694>

О. И. Семькина

Институт законодательства и сравнительного правоведения
при Правительстве Российской Федерации,
Москва, Российская Федерация,
crim@izak.ru; <https://orcid.org/0000-0001-9063-8750>

ОСОБЕННОСТИ РАССЛЕДОВАНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ НА ОБЪЕКТАХ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА (НА ПРИМЕРЕ ОПЫТА ЮРИСДИКЦИИ ЗАРУБЕЖНЫХ СТРАН)

Аннотация. Цель настоящей работы — выявление наиболее перспективных направлений организации расследования экономических преступлений на объектах транспортного комплекса на основе изучения опыта юрисдикции современных зарубежных стран. Задачи исследования: определение специфики законодательства отдельных государств, содержащего механизмы обеспечения экономической безопасности транспортных систем; освещение результатов научных исследований, проводимых в рамках поднимаемой проблематики; обоснование мер, направленных на совершенствование организации расследования экономических преступлений на объектах транспортного комплекса. Методами исследования являются: диалектический метод познания, абстрагирование, анализ и синтез, специально-юридические методы. В результате проведенного исследования авторы приходят к выводу, что для Российской Федерации наиболее приемлем зонально-линейный принцип организации расследования экономических преступлений на объектах транспортного комплекса. Реализация данного принципа позволит более эффективно осуществлять управление, планирование, координацию работы всех служб и подразделений, задействованных в расследовании рассматриваемых общественно опасных деяний.

Ключевые слова: экономическая безопасность; экономические преступления; транспортный комплекс; организация расследования; преступления в сфере транспорта.

UDC 343.98.068

DOI: 10.25688/2076-9113.2023.52.4.07

O. A. Zaytsev

Institute of Legislation and Comparative Law
under the Government of the Russian Federation,
Moscow, Russian Federation,
crim@izak.ru; <https://orcid.org/0000-0002-8706-903X>

S. L. Nudel

Institute of Legislation and Comparative Law
under the Government of the Russian Federation,
Moscow, Russian Federation,
crim@izak.ru; <https://orcid.org/0000-0001-6699-5694>

O. I. Semykina

Institute of Legislation and Comparative Law
under the Government of the Russian Federation,
Moscow, Russian Federation,
crim@izak.ru; <https://orcid.org/0000-0001-9063-8750>

FEATURES OF THE INVESTIGATION OF ECONOMIC CRIMES AT THE FACILITIES OF THE TRANSPORT COMPLEX (BASED ON THE EXPERIENCE OF THE JURISDICTION OF FOREIGN COUNTRIES)

Abstract. The purpose of this work is to identify the most acceptable ways of organizing the investigation of economic crimes at the facilities of the transport complex based on the study of the experience of the jurisdiction of modern foreign countries. Research objectives: to determine the specifics of the legislation of individual states containing mechanisms for ensuring the economic security of transport systems; coverage of the results of scientific research conducted within the framework of the raised issues; justification of measures aimed at improving the organization of the investigation of economic crimes at the objects of the transport complex. The research methods were the dialectical method of cognition, general scientific methods of analysis and synthesis, abstraction, special legal methods. As a result of the conducted research, the authors come to the conclusion that the zonal-linear principle of organizing the investigation of economic crimes at the objects of the transport complex is more acceptable for the Russian Federation. The implementation of this principle will make it possible to more effectively manage, plan, coordinate the work of all services and departments involved in the investigation of socially dangerous acts under consideration.

Keywords: economic security; economic crimes; transport complex; organization of investigation; crimes in the field of transport.

Введение

В настоящее время в Российской Федерации происходят сложные социально-экономические преобразования, связанные с применением различных инструментов воздействия со стороны США и Евросоюза и других недружественных стран, появлением новых угроз и вызовов, ранее не прогнозируемых в основных документах стратегического планирования [11].

Экономическая безопасность российского государства служит одним из основных национальных приоритетов, концентрирующих основные ресурсы государственных органов и институтов гражданского общества¹. Неслучайно в Стратегии экономической безопасности Российской Федерации на период до 2030 года среди ключевых факторов угроз и рисков, оказывающих противоправное воздействие на экономические институты, указано наличие значительной доли теневой экономики; высокий уровень коррупции и криминализации².

Одной из основополагающих отраслей экономики и неотъемлемой частью производственной и социальной инфраструктуры является транспортный комплекс³, обеспечивающий важнейшие сферы жизнедеятельности российского государства. Географические особенности нашей страны определяют приоритетную роль транспортной системы в развитии конкурентных преимуществ государства с точки зрения реализации ее транзитного потенциала. Различного рода санкции и ограничения, принятые в последние годы в отношении Российской Федерации, привели к значительным изменениям в транспортном сообщении с недружественными странами, вынужденному пересмотру логистических путей, обеспечивающих безопасность перевозки и сохранность груза.

Объекты транспортного комплекса подвергаются самым различным вызовам и рискам, включая атаки со стороны киберпреступности, угрозы взрыва, диверсии, захвата объекта транспорта и др. Анализ статистических данных свидетельствует о росте количества преступлений, которые наносят вред экономической безопасности транспортного комплекса. Так, в 2022 году, по данным Главного информационно-аналитического центра Министерства внутренних дел Российской Федерации (ГИАЦ МВД России), в сфере транспорта было совершено 34 937 преступлений (-4,1 % к аналогичному периоду предыдущего года, АППГ), в том числе 5361 экономической направленности (+0,4 % к АППГ) и 2546 коррупционной направленности (+11,3 % к АППГ), а также 1527 краж грузов на транспорте (-1,6 % к АППГ). При этом уровень раскрываемости

¹ О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации: Указ Президента Российской Федерации от 02 июля 2021 года № 400.

² О Стратегии экономической безопасности Российской Федерации на период до 2030 года: Указ Президента Российской Федерации от 13 мая 2017 года № 208.

³ Транспортную инфраструктуру составляют наземные, водные и воздушные пути сообщения, трубопроводы, железнодорожные станции, аэропорты, аэродромы, морские и речные порты, транспортные терминалы, транспортные развязки, а также иные сооружения транспортного комплекса.

преступлений данного вида составляет 65,3 % (+1,3 % к АППГ), что традиционно существенно превосходит общий показатель раскрываемости (53,4 %) всех зарегистрированных в 2022 году преступлений.

Актуальность темы исследования обусловлена необходимостью совершенствования деятельности правоохранительных органов по организации расследования преступлений, совершаемых на объектах транспортного комплекса. Данные противоправные деяния характеризуются высокой степенью общественной опасности, причем большинство из них может стать причиной значительного имущественного ущерба, а также массовой гибели людей.

Степень научной разработанности темы

Проблеме расследования экономических преступлений на объектах транспортного комплекса на современном этапе в юридической литературе уделяется немало внимания. Отдельные авторы исследовали многообразные криминалистические категории общественно опасных деяний на объектах транспорта и транспортной инфраструктуры [5; 6]. Другие ученые сделали акцент на изучении содержания криминалистической методики расследования экономических преступлений, совершенных на железнодорожном транспорте [1; 12–14;]. Разработка данных вопросов невозможна в отрыве от анализа аспектов природы транспортной преступности и специфики ее уголовно-правовой оценки [4; 7; 10]. Однако ученые-исследователи в меньшей степени обращались к опыту расследования экономических преступлений на объектах транспортного комплекса, имеющемуся в других странах.

Исследовательская часть

В Российской Федерации правоохранительная деятельность, направленная на обеспечение безопасности транспортного комплекса, характеризуется рядом специфических черт. В частности, в составе МВД функционирует Главное управление на транспорте (далее — ГУ на транспорте), осуществляющее организацию деятельности органов внутренних дел на всех видах транспорта, а также координирующее их работу, направленную на обеспечение безопасности населения.

На ГУ на транспорте возлагается также организация производства дознания по уголовным делам, по которым производство предварительного следствия необязательно; неотложных следственных действий по уголовным делам, по которым производство предварительного следствия обязательно, отнесенных к подследственности органов внутренних дел⁴. Кроме того, предварительное

⁴ См.: Об утверждении Положения о Главном управлении на транспорте Министерства внутренних дел Российской Федерации: приказ МВД России от 16 июня 2011 года № 680.

расследование уголовных дел осуществляется следственными подразделениями на транспорте МВД России по федеральным округам, а также следственными управлениями и отделами линейных управлений (отделов) МВД России⁵.

С учетом заявленной цели исследования сосредоточим внимание на особенностях организации расследования экономических преступлений на объектах транспортного комплекса в ряде современных зарубежных государств.

Несомненный научный интерес в области расследования экономических преступлений на объектах транспортного комплекса представляет опыт **Соединенных Штатов Америки**, где расследование практически всех видов преступлений находится в ведении Федерального бюро расследований (*англ.* Federal Bureau of Investigation, FBI). Однако расследованием ряда опасных преступлений против транспортной безопасности занимается также Управление по транспортной безопасности (*англ.* Transportation Security Administration, TSA⁶), входящее в состав Министерства внутренней безопасности (*англ.* Department of Homeland Security, DHS).

Кроме того, в Министерстве внутренней безопасности США также создан межведомственный Совет по надзору за транспортной безопасностью (*англ.* Transportation Security Oversight Board), в состав которого входят министры федеральных министерств США (внутренней безопасности, транспорта, обороны, финансов), генеральный атторней, директор Национальной разведки или назначенные ими лица, а также назначенный президентом представитель Совета национальной безопасности⁷.

Цели государственной политики США в сфере защиты объектов транспортного комплекса сформулированы в Стратегическом плане Министерства внутренней безопасности США на 2020–2024 годы (*англ.* Department of Homeland Security's Strategic Plan for Fiscal Years 2020–2024⁸). Согласно этому документу Министерство внутренней безопасности США активно внедряет инновационные технологии для обнаружения и усиления проверки личности с помощью биометрических и биографических методов и технологий, активно сотрудничает с международными партнерами для повышения стандартов транспортной безопасности в целом и безопасности международных авиаперевозок в частности⁹.

Полномочия по расследованию отдельных видов федеральных преступлений, которые совершены на объектах транспортного комплекса, возложены

⁵ О мерах по совершенствованию организации предварительного следствия в системе Министерства внутренних дел Российской Федерации: Указ Президента Российской Федерации от 23 ноября 1998 года № 1422.

⁶ URL: <https://www.tsa.gov/> (дата обращения: 10.04.2023).

⁷ Подробнее см.: 49 U.S. Code § 115 — Transportation Security Oversight Board [Electronic resource]. URL: <https://www.law.cornell.edu/uscode/text/49/115> (дата обращения: 10.04.2023).

⁸ URL: <https://www.dhs.gov/publication/department-homeland-securitys-strategic-plan-fiscal-years-2020-2024> (дата обращения: 10.04.2023).

⁹ См.: U.S. Department of Commerce's 2018–2022 Strategic Plan [Electronic resource]. URL: https://2017-2021.commerce.gov/sites/commerce.gov/files/us_department_of_commerce_2018-2022_strategic_plan.pdf (дата обращения: 10.04.2023).

на Управление по транспортной безопасности. Управление, созданное после террористических нападений 11 сентября 2001 году в соответствии с законом «О транспортной безопасности» (*англ.* Aviation and Transportation Security Act¹⁰) в целях предотвращения угроз терроризма, сегодня является единой федеральной службой, ответственной за безопасность транспортных систем США, передвижения граждан и осуществления торговли. Оно взаимодействует с федеральными и региональными правоохранительными органами, выполняет задачу организации безопасности всех видов транспорта и имеет в своем ведении большинство федеральных программ в сфере безопасности, осуществляет контроль над службами безопасности аэропортов, объектов железнодорожного и автобусного сообщения, метро, трубопроводов и портов¹¹.

Глава Управления по транспортной безопасности вправе наделить служащего одного из своих подразделений полномочиями по производству ареста без ордера за любое совершенное или готовящееся преступление против Соединенных Штатов, разрешить запрашивать и исполнять ордера на арест или изъятие доказательств, выданные властями США.

Опираясь на децентрализованный принцип построения системы правоохранительных органов США, каждый из штатов располагает своей системой полицейских органов. Например, отдельные штаты располагают обособленными авиационными полицейскими подразделениями [8, с. 75–77].

Вместе с тем основная нагрузка в области правоохранительной деятельности ложится именно на правоохранительные органы штатов, которые обладают полномочиями в сфере расследования преступлений, предотвращения преступной деятельности и пресечения уже инициированного преступного посягательства, защиты объектов жизнеобеспечения и некоторых объектов государственного значения, оказания помощи населению при возникновении чрезвычайных ситуаций и угроз общественной безопасности.

Следует отметить, что в США повышенное внимание уделяется вопросам обеспечения безопасности на железнодорожном транспорте, которыми занимаются органы полиции в рамках предписаний, установленных Федеральным законом «О борьбе с преступностью» 1990 года.¹² Согласно данному нормативному правовому акту сотрудник железнодорожной полиции наделен значительными полномочиями, связанными с обеспечением защиты физических и юридических лиц от преступных посягательств, включая возможность проведения им полицейского расследования.

В сравнительно-правовом ключе интересен, на первый взгляд, сходный с США опыт **Великобритании**. В этой стране компетенция рассмотрения

¹⁰ URL: https://www.tsa.gov/sites/default/files/aviation_and_transportation_security_act_atsa_public_law_107_1771.pdf (дата обращения: 10.04.2023).

¹¹ Подробнее полномочия Управления по транспортной безопасности см.: 49 U.S. Code — § 114 — Transportation Security Administration [Electronic resource]. URL: <https://www.law.cornell.edu/uscode/text/49/114> (дата обращения: 12.04.2023).

¹² URL: <https://www.congress.gov/bill/101st-congress/senate-bill/3266> (дата обращения: 10.04.2023).

транспортных правонарушений распределена между двумя типами полицейских служб:

– полицейскими службами, имеющими смешанную природу, к сфере деятельности которых относится охрана определенных мест или видов деятельности, таких как порты, парки и железные дороги (например, Британское управление транспортной полиции);

– специальными полицейскими силами (в частности, Полиция Министерства обороны) и антитеррористическими подразделениями (например, Юго-Восточная контртеррористическая полиция¹³).

К компетенции Британской транспортной полиции¹⁴, которая выступает в качестве ключевого звена в обеспечении транспортной безопасности, относится организация взаимодействия с территориальными полицейскими структурами, в том числе и в части расследования случаев совершения преступлений на объектах транспортного комплекса [9, с. 86–105].

К правовой базе, регламентирующей в Великобритании деятельность транспортной полиции по расследованию экономических транспортных преступлений, следует отнести такие нормативные правовые акты, как законы «О полиции и доказательствах по уголовным делам»¹⁵, «О серьезной организованной преступности и полиции»¹⁶, «Об уголовном судопроизводстве и публичном порядке»¹⁷ и др.

Отметим, что в основе организации систем обеспечения транспортной безопасности Великобритании и США лежит децентрализованный принцип их построения. Однако, в отличие от Великобритании, практически каждая национальная транспортная корпорация в США учреждает свои полицейские силы (полицейские департаменты), деятельность которых регламентируется законодательством штатов, в которых работает соответствующая корпорация. Кроме того, в США правоохранительная система обеспечения транспортной безопасности построена на профессиональной полицейской основе и, таким образом, не использует (как это имеет место быть в британской юрисдикции) вспомогательные подразделения полиции (специальных констеблей).

В **Германии** расследование уголовных дел, выдвижение и поддержание публичного обвинения, обращение приговора суда к исполнению (за исключением дел о преступлениях, совершенных несовершеннолетними) отнесены к ведению органов прокуратуры, представляющих собой нелинейную децентрализованную систему независимых государственных органов, образованных

¹³ URL: <https://www.counterterrorism.police.uk/southeast/> (дата обращения: 14.04.2023).

¹⁴ URL: <https://www.btp.police.uk/> (дата обращения: 14.04.2023).

¹⁵ The Police and Criminal Evidence Act 1984 [Electronic resource]. URL: <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1984/60/contents> (дата обращения: 14.04.2023).

¹⁶ The Serious Organised Crime and Police Act 2005 [Electronic resource]. URL: <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2005/15> (дата обращения: 14.04.2023).

¹⁷ The Criminal Justice and Public Order Act 1994 [Electronic resource]. URL: <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1994/33> (дата обращения: 14.04.2023).

при судах различных инстанций с учетом административно-территориального деления государства (Закон ФРГ «О судеустройстве», *нем.* Gerichtsverfassungsgesetz¹⁸). Не образуя самостоятельной системы, органы прокуратуры в Германии находятся под общим руководством министра юстиции ФРГ и соответствующих земельных министров юстиции [3].

В соответствии с Руководством по уголовному судопроизводству и производству по делам об административных правонарушениях (*нем.* Richtlinien für das Strafverfahren und das Bußgeldverfahren, RiStBV) прокурор должен сам выяснять обстоятельства дела в важных или юридически и фактически сложных случаях, а именно самостоятельно выезжать на место преступления, самостоятельно допрашивать обвиняемого и наиболее важных свидетелей (пункт 3). Данное требование распространяется и на те случаи, когда преступление совершается на транспорте.

Так, согласно пунктам 243–244 RiStBV государственный обвинитель при необходимости (см. пункт 3) сам проводит расследование, осматривает место преступления, собирает улики и консультируется с подходящим экспертом на ранней стадии — обычно во время осмотра места преступления, — если это необходимо для оценки технических вопросов, в сложных делах о дорожном правонарушении, в том числе связанном с посягательством на транспортную безопасность. В таких делах прокурор, в зависимости от места совершения преступления, коммуницирует с местным отделением Федерального управления железных дорог; с компетентным надзорным органом по эксплуатации других железных дорог или подвесных железных дорог; с соответствующим Управлением водного хозяйства и судоходства; с высшим государственным управлением транспорта при совершении преступления в воздушном пространстве (пункт 245 RiStBV).

Другие преступления на транспорте уполномочены предотвращать и расследовать органы Федеральной полиции с учетом положений § 163 Уголовно-процессуального кодекса ФРГ (*нем.* Strafprozessordnung, StPO). В соответствии с Законом Германии «О Федеральной полиции» (*нем.* Gesetz über die Bundespolizei, BPolG) в задачи органов Федеральной полиции входят: предотвращение угрозы общественной безопасности или порядку в районе железнодорожных сооружений федеральных железных дорог, которая возникает в числе прочего при эксплуатации железной дороги или исходит от железнодорожных сооружений; поддержание или восстановление безопасности или порядка на борту немецких самолетов; принятие мер, на которые Германия уполномочена, в соответствии с международным правом, на морском транспорте без ущерба для компетенции других органов власти или вооруженных сил.

Федеральная полиция Германии выполняет функции по поддержанию правопорядка в ходе обеспечения защиты границ государства, безопасности

¹⁸ URL: <https://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/gvg/gesamt.pdf> (дата обращения: 18.04.2023).

на воздушном, железнодорожном, речном, морском видах транспорта. Для выполнения своих обязанностей по предотвращению и расследованию экономических преступлений на транспорте в системе органов Федеральной полиции Германии создаются специальные участки, сотрудники которых получают на время выполнения своих функций беспрепятственный и бесплатный допуск к объектам и средствам транспортной инфраструктуры Германии и уполномочены реализовывать меры, направленные на удостоверение личности граждан, находящихся в транспортном средстве или на объекте транспортной инфраструктуры и следующих по маршруту (§ 23); получение данных видеонаблюдения и автоматической фиксации транспортных средств (§ 27b, 31); проведение личного обыска и обследования предметов, находящихся в транспортном средстве (§ 43–44); и др.

В частности, можно отметить деятельность сотрудников полицейских участков (подразделений) Германии на железнодорожном транспорте (*нем.* Bahnpolizei), которые выполняют различные задачи, включая уголовное преследование лиц, совершивших экономические преступления на обслуживаемых ими объектах. При необходимости или в случае совершения особо опасных преступлений сотрудники таких подразделений взаимодействуют для проведения объективного исследования обстоятельств дела с сотрудниками Федерального ведомства уголовной полиции Германии (*нем.* Bundeskriminalamt), а также с иными органами государственной власти и организациями.

Вместе с тем в Германии фиксируется низкая раскрываемость экономических преступлений, совершенных на объектах транспортного комплекса. Криминологический научно-исследовательский институт Нижней Саксонии проанализировал материалы дел в пяти крупных городах и обнаружил, что примерно в 9 из 10 случаев (хотя существуют сильные региональные различия) полиция фиксирует факты ограбления в доме. Из них только в 61 % случаев полицией обнаруживаются какие-либо следы преступления¹⁹.

Заключение

В юрисдикциях современных зарубежных государств, опыт которых представлен выше, в области организации расследования экономических преступлений на объектах транспортного комплекса функционируют три модели правоохранительных систем:

– в Великобритании ведущая роль отводится профессиональной деятельности транспортной полиции с привлечением подчиняющихся вспомогательных полупрофессиональных (специальные констебли — *англ.* special constables) и непрофессиональных сил (офицеры поддержки полицейского сообщества — *англ.* Police Community Support Officer, PCSOs);

¹⁹ См.: Отчет об исследовании № 130 Института криминологических исследований Нижней Саксонии: Wohnungseinbruch: Polizeiliche Ermittlungspraxis und justizielle Entscheidungen im Erkenntnisverfahren: Ergebnisse einer Aktenanalyse in fünf Großstädten. S. 41 etc.

– в США приоритет отдан принципу равнозначного компетентного функционирования федерального Управления по транспортной безопасности (*англ.* Transportation Security Administration, TSA), с входящими в него Службой федерального маршала по авиации (*англ.* Federal Air Marshal Service, FAMS), инспекторами по надзору за безопасностью на транспорте (*англ.* Transportation Security Inspector, TSI) и другими квазифедеральными профессиональными силами (департаментами полиции железнодорожной пассажирской корпорации «Амтрак» (*англ.* Amtrak Police Department), трансконтинентальной железной дороги «БНСФ Рэйлвей» (*англ.* Burlington Northern and Santa Fe Railway Police Department, BNSF Police Department) и др.);

– в Германии, правоохранительная система которой в целом децентрализована [2], обеспечение транспортной безопасности отнесено к исключительной профессиональной компетенции федеральных правоохранительных органов (Федеральная полиция (*нем.* Bundespolizei, BPOL), Федеральное управление железных дорог (*нем.* Eisenbahn-Bundesamt, EBA) и др.).

Для Российской Федерации более приемлем зонально-линейный принцип организации расследования экономических преступлений на объектах транспортного комплекса, что вызвано широтой масштабов криминального влияния на многочисленные объекты транспортного комплекса и надежностью обеспечения их безопасности со стороны государственных органов. Реализация данного принципа позволяет более эффективно осуществлять управление, планирование, координацию работы всех служб и подразделений, задействованных в расследовании рассматриваемых общественно опасных деяний.

Список источников

1. Антонов А. Е., Котарев С. Н. Специфика раскрытия и расследования преступлений, связанных с незаконными посягательствами на перевозимые железнодорожным транспортом грузы // *Расследование преступлений: проблемы и пути их решения.* 2022. № 1. С. 120–127.
2. Борьба с коррупцией в правоохранительных органах за рубежом: монография / В. Ю. Артемов [и др.]; отв. ред. И. С. Власов, С. П. Кубанцев. М.: ИНФРА-М: Институт законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве Российской Федерации, 2018. 320 с.
3. Бэст Э. Уголовный процесс Германии // *Уголовное судопроизводство.* 2014. № 4. С. 8–13.
4. Горенская Е. В. К вопросу о кибербезопасности автомобильного транспорта // *Цифровой суверенитет и кибербезопасность: материалы Четвертого международного транспортно-правового форума / под ред. А. А. Чеботаревой, В. Е. Чеботарева.* М.: Российский университет транспорта, 2022. С. 28–34.
5. Грибунов О. П. Теоретические основы и прикладные аспекты раскрытия, расследования и предупреждения преступлений против собственности, совершаемых на транспорте: дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.12. Ростов-на-Дону, 2016. 543 с.
6. Грибунов О. П., Александров А. Н. Особенности раскрытия и расследования преступлений, совершаемых на объектах транспорта и транспортной инфраструктуры // *Проблемы правоохранительной деятельности.* 2017. № 4. С. 88–92.

7. Нудель С. Л. Самовольное подключение к нефтепроводам, нефтепродуктопроводам и газопроводам: проблемы квалификации // Алтайский юридический вестник. 2019. № 3. С. 93–97.

8. Обеспечение транспортной безопасности в зарубежных странах: сравнительный анализ: монография / Н. Н. Пестов [и др.]. М.: Академия управления Министерства внутренних дел Российской Федерации, 2022. 96 с.

9. Пичкур А. П. Полиция в административно-правовом механизме обеспечения общественной безопасности на железнодорожном транспорте: дис. ... канд. юрид. наук: 5.1.2. СПб., 2022. 270 с.

10. Семенцова И. А., Федорова Е. А. Преступления в сфере транспорта: криминологический аспект и специфика уголовно-правовой оценки // Ученые записки Крымского федерального университета имени В. И. Вернадского. Юридические науки. 2021. Т. 7. № 1. С. 139–145.

11. Сеницын С. А. Гражданское право в современных социально-экономических условиях // Журнал российского права. 2021. Т. 25. № 1. С. 8–15.

12. Чиненов Е. В. Теоретические основы методико-криминалистического обеспечения расследования преступлений в сфере экономики, совершенных на железнодорожном транспорте // Проблемы правоохранительной деятельности. 2023. № 1. С. 44–49.

13. Чиненов Е. В. Информационно-теоретические и методологические начала криминалистической методики расследования преступлений экономической направленности, совершаемых на железнодорожном транспорте и объектах транспортной инфраструктуры // Философия права. 2022. № 1. С. 151–162.

14. Чиненов Е. В., Шукин В. И. Организация расследования экономических преступлений в сфере железнодорожного транспорта // Юристъ-Правоведъ. 2019. № 1. С. 132–137.

References

1. Antonov A. E., Kotarev S. N. Specifica raskry`tiya i rassledovaniya prestuplenij, svyazanny`x s nezakonny`mi posyagatel`stvami na perevozhimye zheleznodorozhny`m transportom gruzy` // Rassledovanie prestuplenij: problemy` i puti ix resheniya. 2022. № 1. S. 120–127.

2. Bor`ba s korrupciej v pravooxranitel`ny`x organax za rubezhom: monografiya / V. Yu. Artemov [i dr.]; otv. red. I. S. Vlasov, S. P. Kubancev. M.: INFRA-M: Institut zakonodatel`stva i sravnitel`nogo pravovedeniya pri Pravitel`stve Rossijskoj Federacii, 2018. 320 s.

3. Be`st E`. Ugolovny`j process Germanii // Ugolovnoe sudoproizvodstvo. 2014. № 4. S. 8–13.

4. Gorenskaya E. V. K voprosu o kiberbezopasnosti avtomobil`nogo transporta // Cifrovoy suverenitet i kiberbezopasnost`: materialy` Chetvertogo mezhdunarodnogo transportno-pravovogo foruma / pod red. A. A. Chebotarevoj, V. E. Chebotareva. M.: Rossijskij universitet transporta, 2022. S. 28–34.

5. Gribunov O. P. Teoreticheskie osnovy` i prikladny`e aspekty` raskry`tiya, rassledovaniya i preduprezhdeniya prestuplenij protiv sobstvennosti, sovershaemy`x na transporte: dis. ... d-ra. jurid. nauk: 12.00.12. Rostov-na-Donu, 2016. 543 s.

6. Gribunov O. P., Aleksandrov A. N. Osobennosti raskry`tiya i rassledovaniya prestuplenij, sovershaemy`x na ob`ektax transporta i transportnoj infrastruktury` // Problemy` pravooxranitel`noj deyatel`nosti. 2017. № 4. S. 88–92.

7. Nudel` S. L. Samovol`noe podklyuchenie k nefteprovodam, nefteproduktoprovodam i gazoprovodam: problemy` kvalifikacii // Altajskij juridicheskij vestnik. 2019. № 3. S. 93–97.

8. Obespechenie transportnoj bezopasnosti v zarubezhny`x stranax: sravnitel`ny`j analiz: monografiya / N. N. Pestov [i dr.]. M.: Akademiya upravleniya Ministerstva vnutrennix del Rossijskoj Federacii, 2022. 96 s.

9. Pichkur A. P. Policiya v administrativno-pravovom mexanizme obespecheniya obshhestvennoj bezopasnosti na zheleznodorozhnom transporte: dis. ... kand. jurid. nauk: 5.1.2. SPb., 2022. 270 s.

10. Semenzova I. A., Fedorova E. A. Prestupleniya v sfere transporta: kriminologicheskij aspekt i specifiika ugovovno-pravovoj ocenki // Ucheny`e zapiski Kry`mskogo federal`nogo universiteta imeni V. I. Vernadskogo. Yuridicheskie nauki. 2021. T. 7. № 1. S. 139–145.

11. Sinicy`n S. A. Grazhdanskoe pravo v sovremenny`x social`no-e`konomicheskix usloviyax // Zhurnal rossijskogo prava. 2021. T. 25. № 1. S. 8–15.

12. Chinenov E. V. Teoreticheskie osnovy` metodiko-kriminalisticheskogo obespecheniya rassledovaniya prestuplenij v sfere e`konomiki, sovershenny`x na zheleznodorozhnom transporte // Problemy` pravooxranitel`noj deyatel`nosti. 2023. № 1. S. 44–49.

13. Chinenov E. V. Informacionno-teoreticheskie i metodologicheskie nachala kriminalisticheskoy metodiki rassledovaniya prestuplenij e`konomicheskoy napravlenosti, sovershaemy`x na zheleznodorozhnom transporte i ob`ektax transportnoj infrastruktury` // Filosofiya prava. 2022. № 1. S. 151–162.

14. Chinenov E. V., Shhukin V. I. Organizaciya rassledovaniya e`konomicheskix prestuplenij v sfere zheleznodorozhnogo transporta // Yurist``-Pravoved``. 2019. № 1. S. 132–137.

Статья поступила в редакцию: 15.07.2023;
одобрена после рецензирования: 28.07.2023;
принята к публикации: 30.07.2023.

The article was submitted: 15.07.2023;
approved after reviewing: 28.07.2023;
accepted for publication: 30.07.2023.