

А.Н. Александров, Н.Н. Петрыкин

**ОСОБЕННОСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ
НА ОБЪЕКТАХ ТРАНСПОРТА В КИТАЙСКОЙ НАРОДНОЙ
РЕСПУБЛИКЕ**

В статье дается краткая характеристика транспортной инфраструктуры Китайской Народной Республики, рассматриваются особенности обеспечения безопасности на объектах транспорта, расширяющегося сотрудничества Российской Федерации и Китайской Народной Республики в указанной области, межвузовское взаимодействие, положительный опыт полиции Китайской Народной Республики в подготовке полицейских кадров для транспортной полиции.

Ключевые слова: развитие транспортной инфраструктуры, Китайская Народная Республика, обеспечение безопасности на объектах транспорта, межвузовское взаимодействие, положительный опыт полиции КНР.

A.N. Alexandrov, N.N. Petrykin

**SPECIFICS OF ENSURING SECURITY AT THE TRANSPORT
FACILITIES IN THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA**

The article gives a brief description of the transport infrastructure of People's Republic of China, examines the specifics of ensuring security at transport facilities, of extending cooperation of Russian Federation and People's Republic of China in this field, inter-University cooperation, and the positive experience of the police of the People's Republic of China in training police officers for the transport police.

Keywords: transport infrastructure development, the People's Republic of China, security at transport facilities, inter-University cooperation, transport safety, positive police experience of the PRC.

С момента основания Китайской Народной Республики (КНР) в 1949 г., и особенно после введения политики реформ и открытости в 1978 г., транспортная система КНР претерпела радикальные изменения, что прослеживается на сети железных дорог. На момент основания КНР общая протяженность железнодорожных путей составляла 21 тысячу километров, половина из которых была парализована. Внутренние водные пути были не развиты, авиационное гражданское сообщение осуществлялось по 12 направлениям. Начало XXI в. для КНР ознаменовано небывалыми темпами развития транспортного комплекса, сформирована многоуровневая сеть железных дорог. В Китайской Народной Республике построено более 20 тыс. км высокоскоростных железных дорог, а к 2030 г. планируется увеличить этот показатель до 44 тыс. км., инвестировав в строительство железных дорог только в ходе 13-й пятилетки (с 2016 по 2020 г.) 3,5 трлн юаней (503,3 млрд долларов). Очередным этапом развития скоростного транспорта КНР стало введение в эксплуатацию одного из самых длинных в мире участков скоростной железной дороги протяженностью 2 252 км., соединившей

слаборазвитые юго-западные районы республики с Шанхаем. Открытие дороги состоялось 17 декабря 2016 г. [1, 2].

В настоящее время в КНР насчитывается свыше 31 300 портов, из них 2 221 способны принимать суда класса от 10 тыс. т. и выше. Длина внутренних водных судоходных путей составляет 127 тыс. км., а длина высокоскоростных водных путей (включая морские) составляет 136 тыс. км. В крупных портах функционируют центры управления, задача которых состоит в незамедлительном реагировании на изменение оперативной обстановки, управлении портами при наступлении чрезвычайных ситуаций.

В КНР функционирует 210 аэропортов гражданской авиации, в 2016 г. было осуществлено свыше 8 млн безаварийных взлетов и посадок. Сотрудники подразделений общественной безопасности (полиции) осуществляют общее руководство всеми силами обеспечения безопасности на воздушном транспорте, к которым, в том числе, относятся подразделения службы безопасности аэропортов и вооруженные военные подразделения. В целях профилактики правонарушений и преступлений во время полетов применяется практика сопровождения воздушных судов сотрудниками полиции.

Как справедливо заметила К.А. Петрунько, быстрый экономический рост КНР в начале XXI в. в значительной мере был обеспечен масштабными инвестициями, направленными на модернизацию транспортного комплекса, стимулирующего пространственное и экономическое развитие КНР, способствующего укреплению его целостности и международного влияния [3]. Вместе с тем мы можем наблюдать, что в рамках таких организаций, как АТЭС, ШОС, АСЕАН и АСЕМ на повестке дня все чаще звучат слова о развитии человеческих ресурсов, сотрудничестве между странами-участниками, что приводит к наращиванию связей в сфере межвузовского взаимодействия [4, 5, 6].

Учитывая актуальность проблемы обеспечения безопасности на объектах транспорта, неоднократно озвученной в трудах О.П. Грибуновым [7, 8], как для Российской Федерации, так и для Китайской Народной Республики, в том числе в сфере подготовки кадров для транспортной полиции [9, 10], обратимся к особенностям полицейской системы Китайской Народной Республики.

Совокупность полицейских ведомств и органов КНР относится к централизованной системе и именуется системой органов общественной безопасности. В ее структуру входит Министерство общественной безопасности КНР и иные органы общественной безопасности различных уровней (местные, ведомственные, низовые). Министерство общественной безопасности КНР ведает сферой обеспечения общественной безопасности и борьбы с преступностью в масштабах всей страны [11].

Отличительной особенностью Министерства общественной безопасности КНР является то, что в его структуру входят народная полиция, сотрудники пограничного контроля, государственной безопасности, исправительно-трудового перевоспитания, работники народных судов и

народной прокуратуры, в том числе войска вооруженной народной полиции [12]. Функции обеспечения общественного порядка, защиты законных прав и интересов граждан в КНР осуществляет народная полиция, закон о которой был принят на 12 заседании Постоянного комитета 8 Всекитайского съезда народных представителей 28 февраля 1995 г., обнародован указом Председателя КНР от 28 февраля 1995 г. № 40. В составе народной полиции КНР функционирует криминальная полиция, полиция общественной безопасности, полиция по контролю за дорожным движением, железнодорожная полиция, речная и морская полиция, полиция по охране народнохозяйственных объектов, полиция по охране лесов. В соответствии со ст. 6 Закона о народной полиции КНР народная полиция обеспечивает безопасность на транспорте, поддерживает порядок на транспорте [13].

Отличительной особенностью правоохранительных органов КНР, осуществляющих деятельность на объектах транспорта, является их двойное подчинение Министерству общественной безопасности КНР в части оперативно-служебной деятельности и Министерству транспорта КНР (по видам транспорта) в организационном плане, что позволяет собственникам объектов транспортной инфраструктуры эффективно использовать правоохранительные органы для обеспечения безопасности на своих объектах. Иными словами, весь комплекс мероприятий по обеспечению транспортной безопасности обеспечивается народной полицией КНР, так как сотрудники народной полиции осуществляют общее руководство всеми силами безопасности на транспорте, в которые, помимо самой народной полиции, входят службы железнодорожной охраны и службы безопасности аэропортов. Кроме того, Министерство транспорта КНР осуществляет руководство правоохранительными органами по организационно-штатным вопросам и их материально-техническому обеспечению для высокой мобилизационной готовности правоохранительных органов и должного уровня транспортной безопасности на объектах транспорта.

Подразделения железнодорожной народной полиции КНР осуществляют сопровождение товарных поездов по маршрутам их следования, в связи с чем преступления, связанные с хищениями грузов с подвижного состава, являются исключительными случаями, поэтому в железнодорожной народной полиции КНР отсутствуют подразделения по борьбе с преступными посягательствами на грузы.

В обеспечении общественной безопасности на объектах железнодорожного транспорта КНР задействовано около 70 тыс. сотрудников, дислоцирующихся в 75 отделах, расположенных по сети дорог. Свыше 1070 скоростных поездов курсируют между 500 железнодорожными вокзалами КНР, их количество с каждым годом продолжает увеличиваться. В этих условиях норма присутствия на объектах железнодорожного транспорта составляет один сотрудник полиции (в том числе из числа сотрудников охраны) на три километра железнодорожного пути. Большинство вагонов скоростных поездов оборудованы системой видеофиксации, скоростные железнодорожные магистрали оборудованы высокими ограждениями,

исключающими попадание посторонних лиц на участок железной дороги. В повседневной работе сотрудники железнодорожной охраны и народной полиции применяют специальную и криминалистическую технику, позволяющую им своевременно выявлять и изымать запрещенные к обороту предметы и вещества.

Стоит отметить, что основная задача по выявлению запрещенных к обороту предметов среди пассажиропотока лежит на сотрудниках охраны, тогда как сотрудники правоохранительных органов обязаны незамедлительно прибыть на место происшествия для проведения процессуальных действий при поступлении соответствующих сигналов. По некоторым из сигналов время для сбора личного состава составляет одну минуту.

В целом, в России и КНР методы, формы и правовое регулирование в области обеспечения транспортной безопасности схожи по своей сущности, но имеют и ряд специфических особенностей. Так, А.С. Петров считает, что существенным отличием уголовного законодательства КНР в области правового регулирования транспортной безопасности является то, что уголовно-правовые нормы, предусматривающие уголовную ответственность за нарушения правил и порядка функционирования транспорта, сформулированы простыми диспозициями и содержат минимум квалифицирующих признаков [14].

В ведении центрального аппарата Министерства общественной безопасности КНР находятся четыре научно-исследовательских учреждения, академия, три университета и колледжи. В каждой из провинций КНР находятся институты полиции общественной безопасности, подчиненные управлениям общественной безопасности провинций, которых по числу единиц административно-территориального деления КНР насчитывается 31 образование (23 провинции, 5 автономных районов и 4 города центрального подчинения) [15]. В провинции Санье расположен Железнодорожный полицейский институт, специализирующийся на подготовке кадров для подразделений народной полиции на железнодорожном транспорте. В структуре полицейского колледжа Шанхая функционирует кафедра обеспечения безопасности на объектах транспорта.

Особенностью организации учебного процесса в вузах Министерства общественной безопасности КНР является сочетание образовательной и воспитательной программ. Формирование профессиональных качеств обучающихся продолжается на протяжении всей службы. Так, при получении действующим сотрудником из числа начальствующего состава оценки менее 60 баллов на регулярном тестировании он несет дисциплинарную ответственность.

Состоянию законности и развитию нравственных качеств полицейских в подразделениях общественной безопасности КНР уделяется особое внимание. Подразделения, имеющие нарушения законности, могут быть в полном составе выведены за штат, а его сотрудники перемещены на другие должности (включая понижение по службе). Проведению эффективной кадровой политики способствует формирование собственного банка данных нарушений законности

на действующих сотрудников, высокий конкурс на замещение вакантных должностей в полиции (на одно место могут претендовать до 3 тыс. кандидатов) и действенные антикоррупционные меры, в том числе внутри самого Министерства общественной безопасности. Эффективная борьба с коррупцией является отличительной особенностью кадровой политики в правоохранительной структуре КНР. Система стимулирования бдительности граждан в КНР такова, что тому, кто предоставит правоохранительным органам информацию о злоупотреблениях сотрудников полиции служебным положением, государство гарантирует вознаграждение, пропорциональное стоимости конфискуемого у коррупционера имущества [16].

Вместе с тем главенствующей целью всех образовательных учреждений КНР является раскрытие внутренней мотивации каждого сотрудника правоохранительных органов на добросовестное исполнение им своих должностных обязанностей. Полицейские КНР пользуются достаточным доверием граждан, служба в народной полиции считается одной из самых престижных профессий. Жалование полицейского сопоставимо с доходами представителя среднего бизнеса [17].

Кроме того, ряд авторов, в том числе И.В. Решетников совершенно справедливо считают, что повышению эффективности борьбы с преступностью в Китайской Народной Республике способствует не что иное, как вовлечение в нее широких масс, всех социальных слоев и групп населения [18]. Реальное участие граждан в деятельности правоохранительных органов, в том числе на конфиденциальной основе, способствует не только поддержанию правопорядка, но и позволяет властям контролировать каждого иностранца, прибывающего в страну. Все иностранные граждане в КНР находятся под постоянным агентурным, наружным и техническим наблюдением [19].

Таким образом, учитывая стремительное развитие всех видов транспорта и возрастающее взаимодействие между КНР и Россией в различных сферах деятельности, вопрос о межвузовском взаимодействии в сфере подготовки кадров для обеспечения безопасности на объектах транспорта приобретает актуальный характер. В этой связи полагаем необходимым учитывать особенности полицейской системы Китайской Народной Республики при возможном взаимодействии образовательных организаций системы МВД России с образовательными учреждениями Министерства общественной безопасности Китайской Народной Республики в целях апробирования имеющегося положительного опыта деятельности по подготовке высококвалифицированных кадров для подразделений полиции, обслуживающих транспортные средства и объекты транспортной инфраструктуры.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЕ ССЫЛКИ

1. Петрунько К.А. Развитие гражданской авиации в КНР // Россия и АТР. 2015. № 4 (90). С. 252–262.

2. Фэн Хуэй. Слагаемые «китайского чуда» // Аккредитация в образовании. 2013. № 5. С. 22–23.
3. Лейфа А.В. Опыт международного сотрудничества Китая и России в сфере образования / А.В. Лейфа [и др.] // Педагогика. 2015. № 5. С. 121–125.
4. Сунь Цуйин. Образ «другой» культуры (Опыт межкультурного взаимодействия университетов) / Сунь Цуйин, О. Нестерова // Высшее образование в России. 2005. № 3. С. 160–162.
5. Грибунов О.П. Теоретические основы и прикладные аспекты раскрытия, расследования и предупреждения преступлений против собственности, совершаемых на транспорте: монография. Иркутск: ВСИ МВД России, 2016. 360 с.
6. Грибунов О.П. К вопросу о противодействии экстремизму на объектах транспорта // Вестник Восточно-Сибирского института Министерства внутренних дел России. 2013. № 3 (66). С. 9–16.
7. Антонов В.А., Грибунов О.П. Приоритетные направления профессиональной подготовки экспертных кадров МВД России // Подготовка кадров для силовых структур: современные направления и образовательные технологии: материалы двадцатой всерос. науч.-метод. конф. Иркутск: ВСИ МВД России, 2015. С. 27–29.
8. Грибунов О.П. Организация обучения сотрудников органов внутренних дел методике профайлинга // Подготовка кадров для силовых структур: современные направления и образовательные технологии: материалы девятнадцатой всерос. науч.-метод. конф. Иркутск: ВСИ МВД России, 2015. С. 41–43.
9. Полицейские системы зарубежных государств: пособие. Ч. 1 / В.В. Князев, Н.И. Сазонова, А.А. Жмыхов, Т.Ю. Заморина. М.: ВНИИ МВД России, 2004. 135 с.
10. О некоторых аспектах работы правовых подразделений МОБ КНР / сост. А.Г. Соломанидин, В.С. Комиссарова // Переводы материалов о практике деятельности правоохранительных органов зарубежных стран. 2006. № 37. С. 40–53.
11. Закон Китайской Народной Республики о народной полиции. Принят на 12-м заседании Постоянного комитета 8-го Всекитайского съезда народных представителей 28 февр. 1995 г., обнародован указом Председателя КНР от 28 февр. 1995 г. № 40. URL: <http://asia-business.ru/law/law1/lawsystem/police/>
12. Петров С.А. Уголовная ответственность за нарушения правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта по уголовному законодательству России и Китая / С.А. Петров // Актуальные вопросы борьбы с преступлениями. 2014. № 1. С. 80–83.
13. Калугин А.Г. Организация подготовки полицейских кадров в Китае / А.Г. Калугин // Вестник Сибирского юридического института ФСКН России. 2013. № 2. С. 93–97.
14. Важев П.А. Обеспечение собственной безопасности в подразделениях полиции (на примере Вьетнама, Китая, Кубы, Норвегии, Японии) / под ред. П. А. Важева // Обзорная информация. Зарубежный опыт. М., 2015. Вып. 4. С. 16–19.
15. Важев П.А. Кадровая политика правоохранительных органов (на примере Германии, Великобритании, Финляндии, Польши и Китая) / под ред. П. А. Важева // Обзорная информация. Зарубежный опыт. М., 2011. Вып. 3. С. 3–25.
16. Решетников И. В. Становление и развитие полиции Китая / И.В. Решетников // Юристъ-Правоведъ. 2011. № 2. С. 38–42.
17. Киселев А. К. Полиция КНР в начале 21 века / А. К. Киселев // Полицейское право. 2006. № 2. С. 102–106.