

Научная статья  
УДК 343.9

## СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОРГАНОВ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ НА ТРАНСПОРТЕ ПО ПРОТИВОДЕЙСТВИЮ ПОВРЕЖДЕНИЮ И УНИЧТОЖЕНИЮ УСТРОЙСТВ СИГНАЛИЗАЦИИ, ЦЕНТРАЛИЗАЦИИ И БЛОКИРОВКИ НА ОБЪЕКТАХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Руслан Анатольевич Мангасаров<sup>1</sup>, Антон Олегович Бурцев<sup>2</sup>

<sup>1,2</sup>Академии управления МВД России, г. Москва, Российская Федерация

<sup>1</sup>mangasarov\_pro@mail.ru

<sup>2</sup>burcev\_anton@bk.ru

**Аннотация.** Авторы статьи, в связи с возросшей угрозой диверсионно-террористического характера на объектах железнодорожного транспорта, исследуют существующие правовые и организационные проблемы, возникающие в ходе противодействия повреждению и уничтожению устройств сигнализации, централизации и блокировки на объектах железнодорожного транспорта. Основываясь на результатах исследования, авторы подготовили предложения, направленные на повышение результативности применяемых органами внутренних дел Российской Федерации организационных, технических и уголовно-процессуальных мер в рамках противодействия актам незаконного вмешательства в деятельность железнодорожного транспорта, связанным с повреждением или уничтожением устройств сигнализации, централизации и блокировки.

**Ключевые слова:** противодействие преступлениям, диверсия, специальная военная операция, повреждение и уничтожение устройств сигнализации, централизации и блокировки, железнодорожный релейный шкаф, объекты железнодорожного транспорта, органы внутренних дел

**Для цитирования:** Мангасаров, Р. А., Бурцев, А. О. Совершенствование деятельности органов внутренних дел Российской Федерации на транспорте по противодействию повреждению и уничтожению устройств сигнализации, централизации и блокировки на объектах железнодорожного транспорта // Криминалистика: вчера, сегодня, завтра. 2025. Т. 36. № 4. С. 138–149.

## IMPROVING THE ACTIVITIES OF THE INTERNAL AFFAIRS BODIES OF THE RUSSIAN FEDERATION IN TRANSPORT TO COUNTERACT DAMAGE AND DESTRUCTION OF ALARM, CENTRALIZATION AND BLOCKING DEVICES AT RAILWAY FACILITIES

Ruslan A. Mangasarov<sup>1</sup>, Anton O. Burtsev<sup>2</sup>

<sup>1,2</sup>Academy of Management of the MIA of Russia, Moscow, Russian Federation

<sup>1</sup>mangasarov\_pro@mail.ru

<sup>2</sup>burcev\_anton@bk.ru

**Abstract.** The authors of the article, in connection with the increased threat of sabotage and terrorism at railway transport facilities, examine the existing legal and organizational problems, arising in the course of counteracting damage and destruction of signaling, centralization and blocking devices at railway transport facilities. Based on the results of the study, the authors prepared proposals aimed at improving the effectiveness of the measures used by the internal affairs bodies of the Russian Federation organizational, technical and criminal procedural measures to combat acts of illegal interference in the activities of railway transport associated with damage to or destruction of signaling, centralization and blocking devices.

**Keywords:** countering crimes; sabotage; special military operation; damage and destruction of signaling, centralization, and blocking devices; railway relay cabinet; railway transport facilities; internal affairs agencies

**For citation:** Mangasarov R. A., Burtsev A. O. Sovershenstvovaniye deyatel'nosti organov vnutrennikh del Rossiyskoy Federatsii na transporte po protivodeystviyu povrezhdeniyu i unichtozheniyu ustroystv signalizatsii, tsentralizatsii i blokirovki na ob'yektakh zheleznodorozhnogo transporta [Improving the activities of the internal affairs bodies of the Russian Federation in transport to counteract damage and destruction of signaling, centralization and blocking devices at railway transport facilities]. Kriminalistika: vchera, segodnya, zavtra = Forensics: yesterday, today, tomorrow. 2025, vol. 36 no. 4, pp. 138–149 (in Russ.).

### **Введение**

В условиях сложной обстановки, связанной с проведением специальной военной операции<sup>1</sup>, в Российской Федерации возросли угрозы диверсионно-террористического характера на объектах железнодорожного транспорта. За последние годы отмечается существенный рост посягательств в виде повреждений или уничтожения устройств сигнализации, централизации и блокировки, в том числе на железнодорожные релейные шкафы<sup>2</sup>.

ЖДРШ являются одним из важнейших устройств, осуществляющих безопасность движения пассажирских и грузовых поездов, отвечают за работу установленных систем звуковой и световой сигнализации на перегонах и переездах, в местах пересечения железнодорожных путей с ав-

томобильными дорогами. Также ЖДРШ предотвращают возможный сход или столкновение поездов, обеспечивают правильное распределение поездов на участках пути, осуществляют автоматическое управление железнодорожными переездами.

Повреждения или уничтожения железнодорожных релейных шкафов стали одной из главных проблем не только ОАО «Российские железные дороги»<sup>3</sup>, но и правоохранительных органов с февраля 2022 года [1].

Вместе с тем анализ правоприменимой практики свидетельствует об отсутствии единого подхода к уголовно-правовой квалификации указанных деяний, что в свою очередь создает риски принятия неверных процессуальных решений. Таким образом, имеется необходимость в проведении научных исследований, направленных

<sup>1</sup> Далее – «СВО».

<sup>2</sup> Далее – «ЖДРШ».

<sup>3</sup> Далее – «ОАО РЖД».

на обобщение результатов работы органов внутренних дел на транспорте по противодействию актам незаконного вмешательства в деятельность железнодорожного транспорта, связанным с повреждением или уничтожением устройств сигнализации, централизации и блокировки.

### **Основная часть**

**Предложения нормативно-правового характера.** В современных условиях проведения СВО участились случаи повреждения или приведения в негодное для эксплуатации состояние ЖДРШ, железнодорожных путей сообщения и иных объектов транспортной инфраструктуры путём совершения поджогов, подрывов и иных способов, что создает угрозу жизни, здоровья, безопасности граждан, подрывает экономическую безопасность и обороноспособность Российской Федерации [2].

Сложившаяся ситуация обуславливает совершенствование законодательства Российской Федерации в части обеспечения транспортной безопасности.

В рамках исследования проблем противодействия противоправным действиям, связанным с повреждением и уничтожением устройств сигнализации, централизации и блокировки, авторы провели анкетирование сотрудников органов внутренних дел Российской Федерации на транспорте по проблемам обеспечения транспортной безопасности Российской Федерации и по различным аспектам противодействия противоправным действиям, связанным с повреждением и уничтожением устройств сигнализации, централизации и блокировки на объектах железнодорожного транспорта<sup>4</sup>.

<sup>4</sup> В опросе принимали участие более 1700 сотрудников органов внутренних дел Российской Федерации на транспорте.

Правоприменительная практика показывает, что противоправные деяния на объектах транспортной инфраструктуры чаще всего квалифицируются правоохранительными органами по статье 267 Уголовного кодекса Российской Федерации<sup>5</sup> («Приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения») или по статье 281 («Диверсия»).

Следственными действиями установлена схема совершения преступлений, свидетельствующая о систематическом вовлечении в преступную деятельность граждан Российской Федерации по наводке организаторов, действующих с территории Украины или в интересах спецслужб Украины.

В большинстве случаев противоправные действия квалифицируются по части первой статьи 267 УК РФ, ответственность по которой предусматривает максимальное наказание в виде лишения свободы на срок до одного года.

В то же время как совершение указанных действий (поджог, взрыв или иные действия), но направленных на подрыв экономической безопасности и (или) обороноспособности государства (статья 281 УК РФ («Диверсия»), наказывается лишением свободы на срок от десяти до двадцати лет. При этом примеры квалификации данных деяний по статье о диверсии минимальны.

Такая правоприменительная практика в условиях ведения боевых действий и вооруженного противостояния с Украиной в период проведения специальной военной операции не обеспечивает достижения такой цели наказания, как предупреждение совершения новых преступлений, поскольку фиксируются случаи снисходительного отношения к

<sup>5</sup> Далее – «УК РФ».

таким противоправным действиям (в средствах массовой информации подозреваемые часто называются «подростками», «ребятами», «малолетними», несмотря на совершение указанных противоправных действий как лицами не достигшими 18 лет, так и старше).

Увеличение количества преступных посягательств на безопасность транспортного движения и эксплуатации транспортных средств представляет собой существенную угрозу для пространственного развития регионов. Параллельно следует отметить, что широкий спектр противоправных деяний, направленных против общественной безопасности и порядка, оказывает деструктивное воздействие на транспортно-логистические взаимосвязи между субъектами Российской Федерации.

В контексте противодействия указанным криминальным проявлениям предлагается усовершенствование механизма уголовно-правового регулирования посредством внедрения дифференцированного подхода к уголовной ответственности. Конкретным направлением такой модернизации может стать дополнение статьи 267 Уголовного кодекса Российской Федерации новым квалифицирующим признаком [3]. Данная законодательная инициатива предполагает установление более строгих мер уголовной ответственности за совершение рассматриваемых преступлений в условиях групповой преступной деятельности – по предварительному сговору, либо в составе организованной преступной группы.

Такая модификация уголовного законодательства позволит:

- усилить профилактическое воздействие на потенциальных правонарушителей;
- учесть повышенную общественную опасность организованных форм преступной деятельности;

- обеспечить более адекватную правовую оценку преступлений, совершаемых в условиях соучастия.

Вместе с тем по результатам проведенного исследования, опрошенные респонденты высказывают мнение о необходимости выработки единого подхода к уголовно-правовой квалификации преступлений, связанных с повреждениями и поджогами РЖДШ.

Учитывая вышеизложенное, авторами предлагается с учетом доработки положений проекта Федерального закона Российской Федерации № 540234-8 [4], ввести **квалифицирующий признак** в статьи 267 и 281 Уголовного кодекса Российской Федерации, отягчающий наказание, а именно: установить, что *совершение указанных преступных действий по заданию или в интересах иностранного государства, противостоящего Российской Федерации, либо международной или иностранной организации или их представителей в период военного положения, в военное время либо в условиях вооруженного конфликта или в период ведения боевых действий – наказывается лишением свободы на срок от десяти до двадцати лет в случае приведения в негодность транспортных средств или путей сообщения (статьи 267 УК РФ) и от пятнадцати до пожизненного лишения свободы в случае совершения диверсии (статья 281 УК Российской Федерации).*

По нашему мнению, предлагаемый квалифицирующий признак будет способствовать более точной квалификации преступлений с учетом характера общественной опасности, цели совершенного противоправного действия и других обстоятельств. При этом строгость и неотвратимость наказания будет способствовать предупреждению совершения новых преступлений.

**Предложения технического характера.** Сегодня существует целый ряд различных технических решений, направленных на защиту устройств железнодорожной автоматики и телемеханики от внешнего воздействия. Но, к сожалению, они рассчитаны на предотвращения хищений и вандализма, а не от повреждений или уничтожения [5].

Конструкция ЖДРШ обладает недостаточной устойчивостью к несанкционированному вскрытию и вмешательству в их функционирование. В настоящее время применяемые технические решения направлены на повышение уровня защиты данных устройств. В частности, компанией ОАО «РЖД» был реализован метод нанесения трафаретной информации на дверцы шкафов, предупреждающей о правовых последствиях поджогов. Однако, как свидетельствуют практика, данная мера не привела к снижению количества случаев повреждения ЖДРШ [6].

Дальнейшие попытки усиления защиты ЖДРШ включали модификацию их конструкции. К числу таких мер относится установка дополнительных крепежных элементов (уголков или металлических прутов), сварка дверных швов, размещение дополнительных замков. Тем не менее последние инциденты, связанные с поджогами ЖДРШ, демонстрируют, что злоумышленники, используя тяжелый лом, способны частично или полностью вскрыть дверь шкафа. При этом указанные методы защиты существенно осложняют процесс обслуживания и ремонта оборудования для железнодорожных служб.

Перспективным направлением повышения безопасности ЖДРШ является внедрение автоматизированных систем пожаротушения. В настоящее время применяемые технические решения предполагают установку внутри шкафов температурных и

дымовых датчиков в комплексе с модулями порошкового пожаротушения. Хотя подобные системы отличаются конструктивной простотой и технологичностью, их функциональные возможности имеют существенные ограничения.

Основные недостатки существующих систем заключаются в следующем:

- отсутствие превентивной защиты от несанкционированного вскрытия шкафа и умышленного поджога;
- реактивный принцип работы, при котором активация системы происходит только при наличии открытого пламени;
- неизбежное повреждение внутренних компонентов (включая электропроводку и конструктивные элементы) до момента срабатывания системы.

Как показывает практика, текущие решения обеспечивают лишь частичную минимизацию последствий возгорания, но не предотвращают его на докритической стадии [1]. Это обусловлено фундаментальным ограничением применяемых технологических подходов, требующих фактического развития пожара для инициации процесса тушения. В связи с этим актуальной задачей представляется разработка комплексных систем защиты, сочетающих превентивные и реактивные механизмы обеспечения безопасности.

По нашему мнению, для решения проблемы незаконных вмешательств в работу ЖДРШ необходимо внедрение более надежных методов защиты, например, в качестве одного из эффективных способов защиты ЖДРШ предлагается установка системы сигнализации, сообщающая о попытках вскрытия РШ с одновременной передачей сигнала в службу ведомственной охраны ОАО «РЖД» и

дежурную часть линейных отделов полиции.

В случае попытки вскрытия ЖДРШ сработает громкая сигнализация, которая проинформирует окружающих о противоправных действиях. Как результат, злоумышленник будет думать не о незаконных действиях, а о возможности незамедлительно покинуть место нахождения ЖДРШ, при этом сигнал о вскрытии

(нарушении целостности ЖДРШ) будет направлен на пульт ведомственной охраны ОАО «РЖД», а также в дежурную часть ближайшего линейного отдела полиции для организации последующего задержания правонарушителя [7].

Примерная схема работы системы сигнализации отражена на рис. 1.

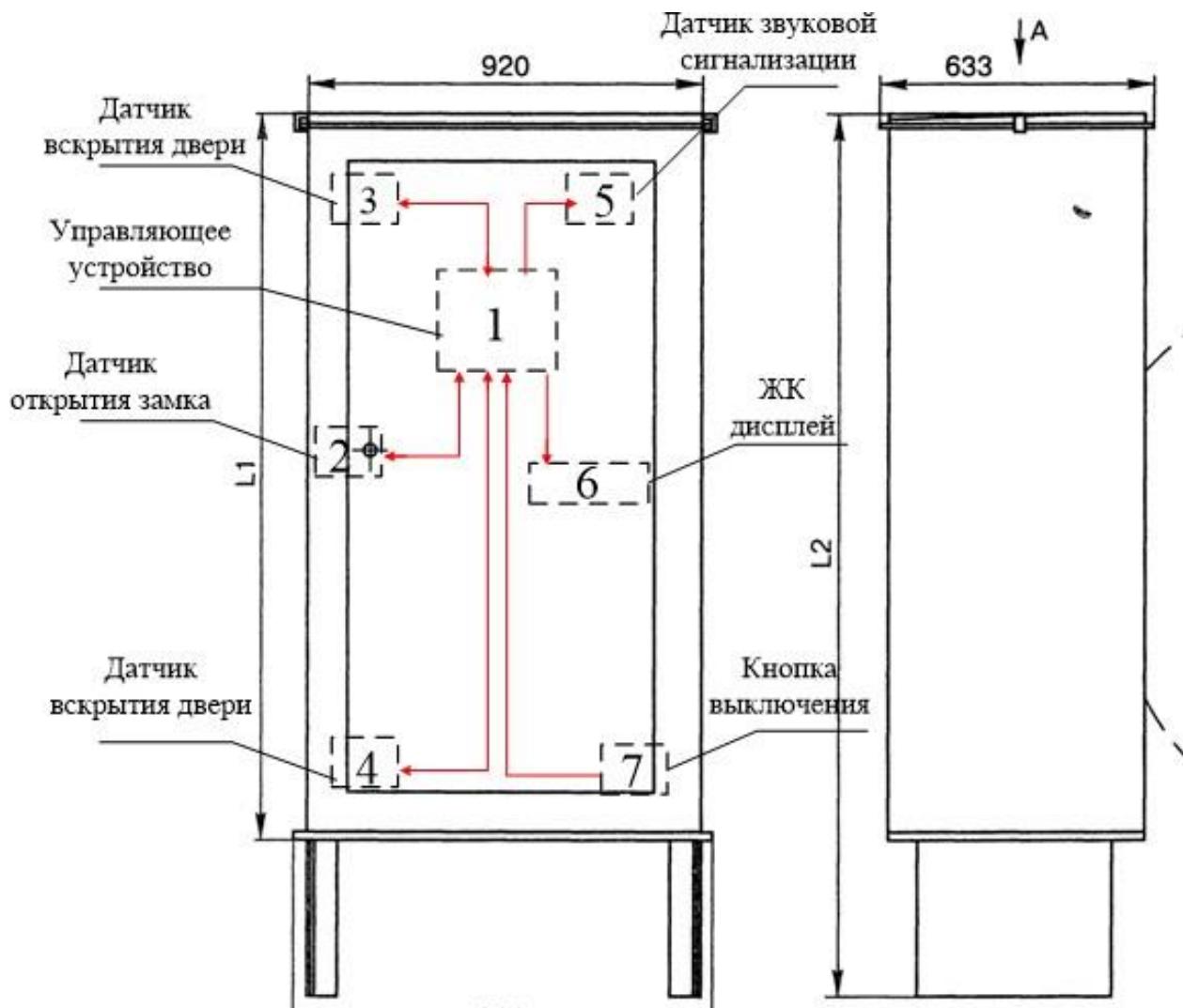


Рис. 1. Схема подключения системы в релейном шкафу [1]

Кроме того, необходимо отметить, что по результатам анкетиро-

вания<sup>1</sup> 24,5% респондентов предла-

гают оснастить релейные шкафы специальными камерами видеонаблюдения и фиксации; 20,9% – максимально ограничить доступ посторонних лиц к релейным шкафам и аналогичным устройствам.

**Предложения организационного характера.** С 2019 года в ОАО «РЖД» реализуется масштабное внедрение беспилотных летательных аппаратов<sup>2</sup> в рамках стратегии модернизации железнодорожной инфраструктуры и повышения эффективности перевозочного процесса. Использование БПЛА позволяет осуществлять мониторинг состояния железнодорожных путей, что способствует повышению безопасности движения поездов.

Ключевым преимуществом применения промышленных БПЛА является возможность высокоточного анализа состояния железнодорожного полотна. С этой целью формируются цифровые 3D-модели путей с геопривязкой, создаваемые на основе данных, полученных с помощью специализированных беспилотных платформ, таких как Phantom 4 RTK. Данные аппараты разработаны для выполнения геодезических изысканий, картографирования и мониторинга инфраструктуры. В частности, БПЛА обеспечивают эффективное проведение съемки поперечного профиля пути в труднодоступных зонах, включая участки с высокими насыпями и глубокими выемками, где традиционные методы обследования связаны со значительными техническими и эксплуатационными сложностями.

<sup>1</sup> Вопрос респондентам: «Какие меры специального характера, по Вашему мнению, наиболее эффективны при противодействии повреждениям или уничтожениям устройств сигнализации, централизации и блокировки?».

<sup>2</sup> Далее – «БПЛА».

Цифровые модели местности позволяют специалистам ОАО «РЖД» проводить детальный анализ динамики изменений геометрических параметров верхнего строения пути, состояния балластного слоя и основной площадки, а также контролировать высоту насыпей. Кроме того, обеспечивается мониторинг дренажных систем, откосов на перегонах, выявление эрозионных процессов и размызов земляного полотна. Полученные данные дают возможность прогнозировать возможные просадки пути, своевременно выявлять повреждения инфраструктуры и предотвращать затопление критических участков. Таким образом, применение БПЛА способствует минимизации аварийных рисков и поддержанию высокого уровня безопасности железнодорожных перевозок.

Вместе с тем стоит отметить особое значение БПЛА в обеспечении транспортной безопасности на железной дороге. По нашему мнению, масштабное их использование позволит в несколько раз быстрее получить оперативные данные с места совершения преступных посягательств и сократить время подготовки к выезду сотрудников ведомственной охраны ОАО «РЖД» и правоохранительных органов.

Главная задача, решаемая с помощью БПЛА, – визуальный контроль и мониторинг обстановки в зоне железнодорожного полотна и прилегающей территории, а также фиксация противоправных действий. При этом, в случае обнаружения преступных действий, с помощью БПЛА возможно осуществлять онлайн-трансляцию с места происшествия в режиме реального времени.

Вместе с тем *в целях совершенствования работы по пресечению, выявлению, раскрытию и предупреждению фактов незаконного вмешательства в деятельность транспортной инфраструктуры, в том*

числе имеющих признаки диверсионно-террористической деятельности, предлагается создание **мобильных-оперативных групп (МОГ)**, осуществляющих использование передовых технических средств визуального контроля, мониторинга обстановки в зоне транспортных путей и объектов для борьбы с рассматриваемыми противоправными действиями, в том числе для противодействия БПЛА.

В условиях проведения специальной военной операции создание МОГ представляет особую актуальность. При этом в состав МОГ предлагаются включать сотрудников ведомственной охраны ОАО «РЖД» и представителей правоохранительных органов.

Вместе с тем в результате проведенной межведомственной работы в 2024 году издан Федеральный закон от 30.01.2024 № 2-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», наделяющий работников подразделений транспортной безопасности правом противодействия БПЛА. Указанные функции считаем целесообразным внедрить и в работу МОГ.

**Предложения общего характера.** Результаты анкетирования показали, какие меры общего характера респонденты считают наиболее эффективными при противодействии повреждению или уничтожению устройств сигнализации, централизации и блокировки, а именно: «повышение эффективности взаимодействия между правоохранительными органами при противодействии преступлениям на объектах транспортной инфраструктуры» – 22.1%; «блокирование Интернет-ресурсов, где размещаются сведения о способах совершения террористических актов, в том числе на объектах транспорта» – 17.8%; «распространение в СМИ информации о тяжести и неотвратимости наказания за такие преступления» – 17.5%; «повышение качества и

своевременности обмена между правоохранительными органами оперативно-значимой информацией» – 16.3%; «обеспечение неотвратимости наказания виновным в таких преступлениях» – 15%; «совершенствование уголовно-процессуального регулирования и реализации уголовноправовых мер по противодействию преступлениям, совершаемым на объектах транспортной инфраструктуры» – 11.2%.

К эффективным мерам специального характера, по мнению респондентов, относятся: «повышение технического оснащения сотрудников ОВД на железнодорожном транспорте, в том числе служебными БПЛА – 17.1%»; «повышение плотности патрульно-постовых нарядов (объездных групп) на объектах транспортной инфраструктуры» – 10.3%; «использование молодежных «Кибердружин» для выявления в Интернет-ресурсах материалов, побуждающих к совершению противоправных действий (в том числе на объектах транспорта)» – 9.5%; «повышение квалификации личного состава сотрудников ОВД на железнодорожном транспорте, в том числе овладение навыками работы в сфере ИТ» – 9%.

Разделяя мнения респондентов, предлагаем следующие меры общего характера для обеспечения безопасности транспортной инфраструктуры:

- проведение комплексного обследования объектов транспортной инфраструктуры и их анализ с точки зрения возможности совершения диверсионных акций;
- определение мест, где контроль возможен с использованием технических средств наблюдения;
- введение усиленного патрулирования специальными полицейскими нарядами, подразделениями ведомственной охраны ОАО «РЖД» наиболее «удобных» для проведения

террористических акций участков транспортных коммуникаций;

– проведение комплексного анализа и обследование возможных подходов к местам совершения диверсий, а также путей доставки оружия, взрывчатых веществ и исполнителей на территорию предполагаемой диверсии и непосредственно к месту диверсии;

– проведения разъяснительной работы в средствах массовой информации о негативных последствиях преступных посягательств на объекты транспортной инфраструктуры.

В условиях современных вызовов и угроз, связанных с террористической деятельностью, особую актуальность приобретает обеспечение безопасности критически важных объектов транспортных коммуникаций. В целях минимизации рисков совершения террористических акций на железнодорожном транспорте необходимо реализовать комплекс превентивных мер, включающих усиленное патрулирование наиболее уязвимых участков специальными полицейскими нарядами и подразделениями ведомственной охраны ОАО «РЖД».

Данные участки определяются на основе анализа криминогенной обстановки, исторических данных о попытках деструктивных действий, а также с учетом таких факторов, как интенсивность пассажиропотока, географическая локализация и «потенциальная привлекательность» для террористических групп. Применение адресного подхода к организации патрулирования позволит оптимизировать распределение ресурсов правоохранительных структур и повысит эффективность противодействия террористическим угрозам.

Ключевыми задачами введения усиленного контроля являются:

– предупреждение и пресечение противоправных действий на объек-

тах железнодорожной инфраструктуры;

– цифровая трансформация оперативно-розыскной деятельности, предполагающая внедрение инновационных технологических решений [8, с. 86-94], [9, с. 207-212.] [10, с. 80-87];

– оптимизация системы межведомственного взаимодействия [11],

– своевременное выявление подозрительных лиц и предметов, представляющих потенциальную опасность;

– обеспечение оперативного реагирования на возможные инциденты;

– формирование устойчивого эффекта, снижающего вероятность реализации террористических сценариев.

### **Выводы и заключение**

Таким образом, совершенствование системы охраны транспортных коммуникаций за счет целевого патрулирования будет способствовать повышению уровня защищенности инфраструктуры ОАО «РЖД» и обеспечению безопасности пассажиров и грузоперевозок.

Кроме того, обеспечение транспортной безопасности требует реализации комплексных оперативно-профилактических мероприятий, направленных на своевременное выявление и нейтрализацию потенциальных угроз [12]. Ключевыми элементами данной системы являются: выявление физических лиц и организованных преступных формирований, причастных к подготовке диверсионных и террористических актов на различных стадиях их планирования; а также установление постоянного контроля за выявленными субъектами.

Мероприятия включают в себя несколько взаимосвязанных направлений деятельности. Во-первых, проводится комплексный анализ оперативной информации для выявления

криминальных связей и лиц, потенциально вовлечённых в противоправную деятельность. Во-вторых, организуется системное наблюдение за установленными субъектами, включая как непосредственных участников преступных групп, так и лиц, обеспечивающих логистическую поддержку – предоставление укрытия исполнителям, хранение оружия и взрывчатых веществ. Особое внимание уделяется пресечению каналов поставки орудий совершения преступлений и предотвращению досту-

па злоумышленников к объектам транспортной инфраструктуры.

Реализация указанных мер позволяет осуществлять эффективное превентивное противодействие угрозам транспортной безопасности на докриминальной стадии, что соответствует современным требованиям к защите критически важных объектов инфраструктуры. Такой подход обеспечивает комплексную защиту транспортного комплекса от потенциальных диверсионных и террористических актов.

#### **СПИСОК ИСТОЧНИКОВ**

1. Ахмедзянов, Г. Г. Анализ вмешательства в работу железнодорожных релейных шкафов // Инновационные исследования в современном мире: сборник статей международной научной конференции, 11 июля 2024 года. Санкт-Петербург: Общество с ограниченной ответственностью «Международный институт перспективных исследований имени Ломоносова». 2024. С. 21-22.
2. Жук, О. Д. Об уголовной ответственности должностных лиц иностранных государств и международных организаций, в которых не участвует Россия, за незаконные следственные действия и оперативно-розыскные мероприятия на территории Российской Федерации. Законодательство // Транспортное право и безопасность. 2023. № 12. С. 50-54.
3. Юдина, У. С. Рост преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта как проблема пространственного развития регионов // Актуальные проблемы пространственного развития: Материалы I Международной научно-практической конференции, Нижний Новгород, 25 октября 2024 года. – Нижний Новгород: Нижегородский институт путей сообщения. 2024. С. 89–92.
4. Проект Федерального закона Российской Федерации № 540234-8 «О внесении изменений в статьи 267 и 281 Уголовного кодекса Российской Федерации» [Электронный ресурс]. Интернет-портал системы обеспечения законодательной деятельности. URL: <https://sozd.duma.gov.ru/bill/540234-8?ysclid=m21r9xxc4w803310732> (дата обращения: 20.06.2025).
5. Ахмедзянов, Г. Г. Проблемы защиты железнодорожных релейных шкафов от постороннего проникновения // Образовательный научный форум «Вратами учёности»: Сборник статей международной научной конференции, Санкт-Петербург, 21 мая 2024 года. Санкт-Петербург: Общество с ограниченной ответственностью «Международный институт перспективных исследований им. Ломоносова». 2024. С. 54–55.
6. Корякин, В. М. Противодействие диверсионной деятельности на объектах транспортной инфраструктуры как составная часть обеспечения транспортной безопасности // Транспортное право и безопасность. 2023. № 2 (46). С. 39–48.
7. Ахмедзянов, Г. Г. Защита железнодорожных релейных шкафов от вмешательства // Инновационные исследования в современном мире: сборник статей международной научной конференции, Санкт-Петербург, 11 июля 2024 года. – Санкт-Петербург: Общество с ограниченной ответственностью

«Международный институт перспективных исследований имени Ломоносова». 2024. С. 22–24.

8. Мангасаров, Р. А. Использование блокчейн технологий в противодействии хищению бюджетных средств // Труды Академии управления МВД России. 2023. № 1 (65). С. 86–94

9. Мангасаров, Р. А. Цифровые технологии как инструмент противодействия хищению бюджетных средств // Юристъ-Правоведъ. 2023. № 1 (104). С. 207–212.

10. Мангасаров, Р. А. Профилактика хищений бюджетных средств // Труды Академии управления МВД России. 2024. № 1(69). С. 80–87.

11. Мангасаров, Р. А. Совершенствование системы предупреждения преступлений в бюджетной сфере: научно-практическое пособие – М.: Академия управления МВД России. 2025. 48 с.

12. Васильев, Д. В., Трубчанинов А. В. Предупреждение диверсий и террористических актов на объектах нефтеперерабатывающей и нефтетранспортной систем // Успехи современной науки. 2016. Т. 1. № 7. С. 16–18.

#### *REFERENCES*

1. Ahmedzyanov, G. G. [Analysis of intervention in the work of railway relay cabinets]. Innovacionnye issledovaniya v sovremennom mire: sbornik statej mezhdunarodnoj nauchnoj konferencii [Innovative research in the modern world: collection of articles of the international scientific conference, St. Petersburg, July 11, 2024]. St. Petersburg, 2024, pp. 21–22.

2. Zhuk, O. D. Ob ugovorovoy otvetstvennosti dolzhnostnyh lic inostrannyyh gosudarstv i mezhdunarodnyh organizacij, v kotoryh ne uchastvuet Rossiya, za nezakonne sledstvennye dejstviya i operativno-rozysknye meropriyatiya na territorii Rossiijskoj Federacii. Zakonodatel'stvo [On the criminal liability of officials of foreign states and international organizations in which Russia does not participate for illegal investigative actions and operational-search measures on the territory of the Russian Federation. Legislation]. Transportnoe pravo i bezopasnost' – Transport law and safety. 202, no. 12, pp. 50–54.

3. Yudina, U. S. [Growth of crimes against traffic safety and operation of transport as a problem of spatial development of regions]. Aktual'nye problemy prostranstvennogo razvitiya: Materialy I Mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoy konferencii [Actual problems of spatial development: Materials of the I International Scientific and Practical Conference]. Nizhny Novgorod, 2024, pp. 89–92.

4. Proekt Federal'nogo zakona Rossiijskoj Federacii № 540234-8 «O vnesenii izmenenij v stat'i 267 i 281 Ugolovnogo kodeksa Rossiijskoj Federacii» [Elektronnyj resurs] // internet-portal sistemy obespecheniya zakonodatel'noj deyatel'nosti. URL: <https://sozd.duma.gov.ru/bill/540234-8?ysclid=m21r9xxc4w803310732> (data obrashcheniya: 20.06.2025).

5. Ahmedzyanov, G. G. [Problems of protecting railway relay cabinets from unauthorized entry]. Obrazovatel'nyj nauchnyj forum «Vratami uchyonosti»: Sbornik statej mezhdunarodnoj nauchnoj konferencii [Educational scientific forum "Gates of Scholarship": Collection of articles of an international scientific conference]. St. Petersburg, 2024, pp. 54–55.

6. Koryakin, V. M. Protivodejstvie diversionnoj deyatel'nosti na ob"ektaх transportnoj infrastruktury kak sostavnaya chast' obespecheniya transportnoj bezopasnosti [Counteraction to sabotage activities at transport infrastructure facilities as an integral part of ensuring transport security]. Transportnoe pravo i bezopasnost' – Transport law and security. 2023, no. 2 (46), pp. 39–48.

7. Ahmedzyanov, G. G. [Protection of railway relay cabinets from interference]. Innovacionnye issledovaniya v sovremenном mire: sbornik statej mezhdunarodnoj nauchnoj konferencii [Innovative research in the modern world: collection of articles of an international scientific conference]. St. Petersburg, 2024, pp. 22-24.
8. Mangasarov, R. A. Ispol'zovanie blokchejn tekhnologij v protivodejstvii hishcheniyam byudzhetnyh sredstv [The use of blockchain technologies in countering embezzlement of budget funds]. Trudy Akademii upravleniya MVD Rossii – Proceedings of the Academy of Management of the Ministry of Internal Affairs of Russia. 2023, no. 1 (65), pp. 86–94
9. Mangasarov, R. A. Cifrovye tekhnologii kak instrument protivodejstviya hishcheniyam byudzhetnyh sredstv [Digital technologies as a tool to counter embezzlement of budget funds]. YUryst-Pravoved – Lawyer-Pravoveda, 2023, no. 1 (104), pp. 207–212.
10. Mangasarov, R. A. Profilaktika hishchenij byudzhetnyh sredstv [Prevention of embezzlement of budget funds]. Trudy Akademii upravleniya MVD Rossii. – Proceedings of the Academy of Management of the Ministry of Internal Affairs of Russia. 2024, no. 1(69), pp. 80–87.
11. Mangasarov, R. A. Sovershenstvovanie sistemy preduprezhdeniya prestuplenij v byudzhetnoj sfere [Improving the system for preventing crimes in the budgetary sphere]. Moscow, 2025, 48 p.
12. Vasil'ev, D. V., Trubchaninov A. V. Preduprezhdenie diversij i terroristicheskikh aktov na ob"ektah neftepererabatyvayushchej i neftetransportnoj sistem [Prevention of sabotage and terrorist acts at the facilities of the oil refining and oil transportation systems]. Uspekhi sovremennoj nauki – Successes of modern science. 2016. T. 1. no 7. Pp. 16–18. (in Russian).

## **ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ**

**Мангасаров Руслан Анатольевич**, кандидат юридических наук, начальник отделения научно-исследовательского центра. Академия управления МВД России. 125993, Российская Федерация, г. Москва, ул. Зои и Александра Космодемьянских, д. 8.

**Бурцев Антон Олегович**, кандидат психологических наук, начальник отдела научно-исследовательского центра. Академия управления МВД России. 125993, Российская Федерация, г. Москва, ул. Зои и Александра Космодемьянских, 8.

## **INFORMATION ABOUT THE AUTHORS**

**Ruslan A. Mangasarov**, candidate of legal sciences, head of the department of the research center. Academy of Management of the MIA of Russia. 8, Zoya and Alexandra Kosmodemyanskikh st., Moscow, Russian Federation, 125993.

**Anton O. Burtsev**, candidate of psychological sciences, head of the department of the research center. Academy of Management of the MIA of Russia. 8, Zoe and Alexandra Kosmodemyanskikh st., Moscow, Russian Federation, 125993.