



## АДМИНИСТРАТИВНОЕ ПРАВО И УПРАВЛЕНИЕ ОРГАНАМИ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ

---

---

УДК 342.9:351.81

*Н.Н. Артюшенко, кандидат юридических наук, доцент, декан  
юридического факультета Частного института управления и  
предпринимательства  
(e-mail: tsv@imb.by)*

### **ОХРАНА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ГРУЗОВ: ВАЖНЕЙШИЙ ОРГАНИЗАЦИОННЫЙ И ПРАВОВОЙ КОМПОНЕНТ ПРОЦЕССА ПЕРЕВОЗКИ**

*Рассматриваются проблемы правового обеспечения охранных мероприятий военизированной службой Белорусской железной дороги (БЖД) в условиях реформирования функций транспортной милиции.*

*Рекомендуется на организационно-правовом уровне ВОХР использовать опыт органов внутренних дел на транспорте по предупреждению хищения железнодорожных грузов. Предлагаются формы сотрудничества в сфере подготовки специалистов охраны железнодорожной инфраструктуры и грузов.*

*Ключевые слова: Белорусская железная дорога, военизированная охрана, взаимодействие Департамента охраны МВД и ВОХР, железнодорожные грузы, проводник железнодорожных грузов, подготовка охранников, транспортная милиция, хищение грузов.*

Глобализация международной транспортной сети, расширение внешнеэкономических связей стран Европейского и Евразийского экономического союзов предполагают не только беспрепятственное и безопасное пространственное перемещение железнодорожных грузов, но и их сохранность в пути на погрузо-разгрузочных терминалах и логистических центрах. Особенно это важно в период перехода к безразрешительному принципу перевозок. Для Беларуси перевозка грузов имеет принципиальное значение, так как, находясь в эпицентре торговых потоков, обслуживая II и IX Международные железнодорожные коридоры, важно не допустить хищения либо порчи перемещаемых товаров и сырья, создав имидж БЖД как надежного партнера по оказанию железнодорожных услуг.

Такая постановка задач диктуется рядом обстоятельств:

во-первых, по белорусским магистралям перевозится огромное количество экспортно-импортных товаров отечественных и зарубежных производителей, представляющих «интерес» для злоумышленников;

во-вторых, основную массу железнодорожных грузов составляют стратегическое сырье и транзитные товары, хищение либо порча которых наносит ущерб авторитету перевозчика;

в-третьих, на многих железнодорожных станциях, во время следования грузов в пути отсутствуют охраняемые структуры, в том числе посты транспортной милиции, что влечет незаконное завладение содержимым грузовых вагонов;

в-четвертых, имеются коррупционные проявления, злоупотребления служебными полномочиями со стороны работников железнодорожного транспорта, позволяющих манипулировать грузом в корыстных целях;

в-пятых, недостаточный профессионализм военизированной охраны БЖД требует качественной подготовки специалистов и совершенствования взаимодействия их с правоохранительными органами.

По утверждению доктора юридических наук В.Н. Лопатина, «XXI век принес человечеству новые глобальные проблемы... транспорт в силу своего транснационального характера стал либо

средой «хозяйственной» деятельности криминальных группировок, либо объектом нападения» [1, с. 5]. На это обстоятельство указывал и И.И. Басецкий, характеризуя во многом посягательство на грузы как террористические акты [2].

Наряду с надлежащим исполнением договорных обязательств по перемещению железнодорожных грузов несанкционированное вторжение в перевозочный процесс посторонних лиц сегодня является значимым, что требует «ликвидации барьерных мест с ограничениями провозных способностей станций и участков основных направлений продвижения транзитных и экспортных товаров» [3, с. 4–10].

Традиционно на БЖД функции по обеспечению сохранности перевозимых грузов возлагались на органы внутренних дел на транспорте и военизированную охрану перевозчика. Необходимо отметить, что транспортная милиция за годы своего существования обеспечила предотвращение краж железнодорожных грузов. Причем, как отмечает ученый-практик С.М. Титов, внешнюю среду деятельности ОВДТ составляли также и объективные факторы и условия: климатические, экономико-географические, социально-психологические и многие другие, в том числе и преступность [4, с. 62].

Необходимо заметить, что на организацию охраны перевозимых железнодорожных грузов также оказывают влияние их огромная концентрация на станциях и в логистических центрах, сам транспорт как источник повышенной опасности, круглосуточный режим работы, быстрая сменяемость оперативной обстановки.

Как указывал В.А. Круглов, подвергались расхищению автомобильная техника, нефтепродукты, экспортно-импортные товары и продовольственная продукция..., а среди расхитителей преобладали работники железнодорожного транспорта [5, с. 11].

Так, например, на станции Барбаров в 2013 г. была пресечена группа злоумышленников, состоящих из работников военизированной охраны, похищавших бензин из железнодорожных цистерн. Аналогичные факты имели место на стыке железных дорог Беларуси и Украины.

Этому способствовало то, что поступающие на железнодорожные станции грузы некоторое время находились без охраны, из-за постоянного движения поездов невозможно было оперативно оградить вагоны от воров, а малые скорости железнодорожных составов способствовали хищению неохраняемых грузов в пути.

Отмечено, что успеху транспортной милиции сопутствовал накопленный опыт взаимодействия с администрациями железнодорожных станций, территориальными органами внутренних дел. Основой этого сотрудничества являлись: проведение целевых рейдов по обследованию участков оперативного обслуживания, взаимное информирование о наиболее характерных и специфических охраняемых объектах, выработка рациональных форм распределения обязанностей. Но в связи с реформированием подразделений транспортной милиции ответственность за сохранность перевозимых товаров и сырья переместилась на военизированную охрану железной дороги (ВОХР) (сегодня – 1,5 тыс. человек), создано 240 постов, оперативно-профилактические мероприятия на объектах железнодорожной инфраструктуры осуществляют 24 оперативных группы, ежегодно сопровождается 10 тыс. поездов [6].

Однако структурная перестройка в охранном железнодорожном сегменте требует не только реновации способов и методов совместной деятельности. В то же время, как указывал М.И. Семенов, «...такой подход к организации, как к непрерывному процессу становления функций новых элементов, побуждает к научному изучению новаций» [7, с. 37]. Но ни на монографическом уровне, ни в научных статьях правовому регулированию охранной деятельности на железнодорожном транспорте не уделялось должного внимания.

В свое время в историко-правовом контексте генезис охранных структур железной дороги изучали академик РАЕН РФ Р.С. Мулукаев [8], Н.Н. Миняйленко [9], О.В. Гиммельрейх [10]. Современные исследования организационно-правовых аспектов деятельности ВОХР по-прежнему остаются вне поля зрения ученых.

Более того, принятие нормативных правовых актов, регулирующих охранную деятельность, введение в гражданский оборот новых понятий и определений не нашли их комментированного раскрытия.

Так, ст. 30 Закона Республики Беларусь «О железнодорожном транспорте» содержит понятие «военизированная охрана» [11], однако правовой статус охраны недостаточно регламентирован.

На наш взгляд, военизированная охрана – это специально уполномоченная служба БЖД, обеспечивающая на профессиональной основе охрану объектов железнодорожной инфраструктуры и перевозимых грузов, что необходимо закрепить в Уставе железнодорожного транспорта общего пользования.

Правилами перевозки грузов железнодорожным транспортом общего пользования, утвержденными постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 26 января 2009 г. № 12, введено понятие «проводник грузоотправителя (грузополучателя)», но его права и обязанности не определены. Так, представляется, что проводник – это профессиональный работник, уполномоченный грузоотправителем (грузополучателем) на сопровождение и охрану груза в соответствии с должностными обязанностями, предусмотренными трудовым договором (контрактом), и получивший допуск к охраняемым мероприятиям ВОХР, что также необходимо легализовать в законодательных актах.

С учетом того, что многие грузы следуют без контактной охраны, увеличивается риск хищения материальных ценностей, появляется вынужденная необходимость использования технических средств охраны (охранные сигнализации, запорные устройства, камеры видеонаблюдения, приборы обнаружения контрабандных товаров), отсутствие которых на БЖД лишает машиниста возможности своевременно обнаружить кражи, повреждения транспортных средств и коммуникаций.

Недостаточность опыта у охранников по оперативному выявлению фактов хищения и вандализма, нехватка материальных средств для приобретения необходимой охранной техники, нечеткая правовая база, регламентирующая работу ВОХР, побуждают к принятию на законодательном уровне специального нормативного акта.

Перед военизированной охраной БЖД в условиях приобретения автономного права охраны и предупреждения хищений железнодорожных грузов, пресечения вандализма и нарушения правил пользования на железной дороге, появления обязанностей по техническому оснащению службы и проведения первичного дознания возникла проблема и самостоятельной подготовке кадров ВОХР.

На основании вышеизложенного БЖД необходимо обратиться к опыту органов внутренних дел, так как ныне действующая система подготовки специалистов Департамента охраны МВД отличается высоким профессионализмом, мобильностью, качественной учебно-методической базой, технической оснащенностью специальным оборудованием. В этих условиях взаимодействии ВОХР БЖД с Департаментом охраны МВД приобретает позитивные контуры, так как частичный уход транспортной милиции с охранного сегмента железнодорожных магистралей лишил ВОХР возможности оперативного обучения охранников, получения служебной информации о состоянии охранного дела, участия сотрудников службы собственной безопасности в совместном расследовании фактов хищения и вандализма.

Подготовка сотрудников ВОХР на базе учебного центра МВД позволяет решать проблемные вопросы БЖД, избавляет ее от необходимости создания собственной учебной структуры, так как центр обладает:

- квалифицированными специалистами и научным подходом к обучению;
- накопленным опытом охраны объектов и материальных ценностей в масштабах народного хозяйства всей республики;
- современной техникой и кинологической службой охраны;
- правовым инструментарием, регулирующим охраняемые мероприятия.

Для этого следует разработать и принять совместную программу взаимодействия МВД и БЖД по подготовке специалистов охраны; провести научный мониторинг нормативной базы, регулирующей охранную деятельность; проанализировать юридическую возможность создания условий функционирования охранных структур, гарантирующих научную организацию труда ВОХР.

Как указывает специалист в сфере транспортной безопасности В.Г. Булавко, «...органами государственного управления, соответствующими министерствами и комитетами должно уделяться повышенное внимание к охраняемым мероприятиям... оснащению объектов транспортно-

го комплекса и транспортных средств специальной техникой, противодействующих незаконному вмешательству в транспортную сферу, однако такая деятельность пока носит относительно разобщенный характер и направленность» [11, с. 6].

Необходимо также обратиться и к опыту ОАО «Российские железные дороги» для установления деловых связей. В последнее время БЖД совместно с Федеральным государственным предприятием «Ведомственная охрана железнодорожного транспорта Российской Федерации» приняли соглашение о сотрудничестве в охранной сфере, в котором предусмотрено взаимное обязательство по охране и сопровождению грузов со сменой работников на межгосударственных железнодорожных передаточных станциях. Этим документом предусмотрена возможность обмена опытом по применению новых технологий охраны. Соглашение стало первым международным договором в этой сфере и устранило правовые пробелы регулирования охраны транзитных грузов [12].

Таким образом, развитие безпроблемных железнодорожных перевозок создает стимулирующий эффект для совершенствования охранной деятельности, а для Белорусской железной дороги – положительное реноме как надежного транспортного партнера. Как заверил глава нашего государства А.Г. Лукашенко: «...транзит через Беларусь – это безопасный транзит, наши дороги – это дороги безопасности» [13].

#### Список использованных источников

1. Терроризм и безопасность на транспорте в России (1994–2002 гг.) / В.Н. Лопатин [и др.]. – СПб. : Юрид. центр Пресс, 2004. – 687 с.
2. Басецкий, И.И. Терроризм: генезис явления и международного опыта / И.И. Басецкий, Н.А. Легенченко. – Минск : Акад. МВД, 2001. – 207 с.
3. Гриц, Г. Транспортный комплекс Беларуси в условиях вступления России в ВТО: новые возможности и угрозы / Г. Гриц // Компас экспедитора и перевозчика. – 2012. – № 4. – С. 4–10.
4. Титов, С.М. Актуальные проблемы организации функционирования линейных органов внутренних дел на железнодорожном транспорте : дис. ... канд. юрид. наук : С.М. Титов. – М. : Акад. МВД СССР, 1983. – С. 62–89.
5. Круглов, В.А. Организация взаимодействия в органах внутренних дел на транспорте / В.А. Круглов. – Минск : Акад. милиции МВД Респ. Беларусь, 1994. – 78 с.
6. Миндалева, И. Оперативно, мобильно, надежно / И. Миндалева // Железнодорожник Беларуси. – 2015. – № 16. – С. 7.
7. Сетров, М.И. Основы функциональной теории организации : философский очерк / М.И. Сетров. – Л. : Наука, 1972. – 37 с.
8. Мулукаев, Р.С. Создание специальных органов милиции – железнодорожной и речной, 1918–1928 гг. / Р.С. Мулукаев. – М. : Акад. МВД СССР, 1986. – 115 с.
9. Миняйленко, Н.Н. Вопросы правового обеспечения деятельности вооруженной охранной стражи на железных дорогах Российской империи в начале XX века / Н.Н. Миняйленко, В.Б. Санин // Вести С.-Петерб. ун-та МВД России. – 2014. – № 3. – С. 33–36.
10. Гиммельрейх, О.В. Становление и развитие института сторожевой (военизированной) охраны на железных дорогах Российской империи (1851–1917 гг.) / О.В. Гиммельрейх // Вестн. Акад. МВД Респ. Беларусь. – 2017. – № 1. – С. 9–14.
11. Булавко, В.Г. Транспортная безопасность / В.Г. Булавко, Ф.Ф. Иванов. – Минск : ГИУСТ БГУ, 2013. – 316 с.
12. Миндалёва, И. Под постоянным контролем / И. Миндалёва // Железнодорожник Беларуси. – 2015. – № 26. – С. 2.
13. Лукашенко, А.Г. За сильную и процветающую Беларусь / А.Г. Лукашенко // Сб. Беларусь сегодня. – 2001. – 19 мая. – С. 1–2.

Дата поступления в редакцию: 15.09.17

*N.N. Artsiushenka, Candidate of Juridical Sciences, Associate Professor, Dean of Law Faculty of the Private institute of management and entrepreneurship*

PROTECTION OF RAILWAY CARGO IS THE MOST IMPORTANT ORGANIZATIONAL AND LEGAL COMPONENT OF THE CARGO PROCESS

*The problems of legal protection by military service of Belarusian railway in the conditions of new formation of functions of transport militia. This experience on the organizational legal level is recommended to use. The forms of cooperation in the sphere of training of of railway and cargo protection specialists is proposed.*

*Keywords: Belarusian railway, military protection service, cooperation if the Department of protection of MIA and military protection service, railway cargo, training of protection service specialists, transport militia, cargo theft.*

УДК 342.9

**О.В. Гиммельрейх**, кандидат юридических наук, старший преподаватель кафедры управления органами внутренних дел факультета повышения квалификации и переподготовки руководящих кадров Академии МВД Республики Беларусь  
(e-mail: gimmelreikh@mail.ru)

### **РЕАЛИЗАЦИЯ ФУНКЦИИ ОХРАНЫ ОБЩЕСТВЕННОГО ПОРЯДКА НА ПАССАЖИРСКОМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ: СОСТОЯНИЕ, ТЕНДЕНЦИИ, ПЕРСПЕКТИВЫ**

*Анализируется правовое регулирование организационно-управленческой деятельности различных субъектов по обеспечению функции охраны общественного порядка при осуществлении пассажирских перевозок с учетом динамики общественных отношений, складывающихся на железнодорожном транспорте в конкретных исторических условиях.*

*Аргументирован вывод, что военизированная охрана Белорусской железной дороги (ВОХР БЖД) в условиях реформирования ОВД на современном этапе является единственно возможным субъектом, который может принять и на постоянной основе обеспечить охрану общественного порядка на пассажирском транспорте. Данное положение следует из анализа организационно-правового построения и компетенции ВОХР БЖД, его ведомственной принадлежности, условий осуществления служебной деятельности, содержания реализуемых функций, сравнительного анализа практики использования аналогичных охранных структур в сопредельных государствах.*

*Предложены конкретные меры административно-правового характера, направленные на совершенствование реализации функции охраны общественного порядка на пассажирском железнодорожном транспорте силами ВОХР БЖД.*

*Ключевые слова: охрана общественного порядка в сфере пассажирских перевозок, профилактика правонарушений на железнодорожном транспорте, военизированная охрана, перераспределение функции охраны общественного порядка.*

Охрана общественного порядка объективно является неотъемлемым элементом системы безопасного функционирования железнодорожного транспорта, где ведущая роль в механизме реализации названной функции отведена ОВД.

Однако происходящие на современном этапе развития белорусского государства организационно-структурные преобразования, обусловленные оптимизацией задач и функций ОВД, в том числе сокращением сотрудников ОВДТ, вынуждают обратиться к исследованию теории и анализу практики обеспечения охраны общественного порядка на железнодорожном транспорте посредством использования возможностей иных субъектов.

Сущность, особенности и назначение функции охраны общественного порядка, организационно-правовое построение субъектов, реализующих данную функцию в сфере пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте, с научно-теоретических позиций ранее изучались учеными-правоведами Ю.В. Субоцким [1], Л.Я. Околовичем [2], В.К. Гижевским [3] и др. В настоящий момент данная проблематика отражена в научных трудах российских юристов В.А. Пичугина [4], Ю.В. Степаненко [5] и белорусских ученых-правоведов А.И. Мурашко [6, с. 56–66] и Д.Г. Стрельского [7].

Научные работы названных ученых объединяет то обстоятельство, что все исходили из приоритетного назначения ОВДТ как специального государственного правоохранительного органа и выделяли его как основной субъект реализации данной функции. При освещении вопросов обеспечения охраны общественного порядка на вокзалах, станциях и в поездах пассажирского