

УДК 343.98

*В.Г. Красильников***ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ И РАЗВИТИЯ ОПЕРАТИВНО-РАЗЫСКНЫХ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИЦИИ РОССИИ**

Рассматривается история формирования подразделений уголовного сыска железнодорожной полиции в России до октября 1917 года. Социально-политическая обстановка начала XX века в России требовала от железнодорожной полиции, являющейся подразделением Корпуса жандармов, не только раскрытия уголовных преступлений, но и активной борьбы с террористическими организациями и политическими партиями, выступающими за свержение монархии. Деятельность по противодействию террористическим угрозам в период революционных выступлений оказала существенное влияние на становление и развитие оперативных подразделений железнодорожной полиции. Научные исследования в области правоприменительной практики транспортной полиции остаются актуальными и существует реальная необходимость в историческом исследовании и изучении результатов её реформирования с момента создания. Оперативно-разыскные подразделения линейных органов обеспечивают поддержание правопорядка и сохранности материальных ценностей в особых условиях функционирования железнодорожного транспорта. Исследуются место и значение оперативных подразделений транспортной полиции по выявлению и раскрытию преступлений в настоящее время.

Ключевые слова: полиция, реформа, оперативные подразделения, органы внутренних дел, железнодорожный транспорт.

Современные государственные органы в своем развитии прошли определенный эволюционный путь, который определил их социальное, политическое и экономическое состояние. Одним из важных институтов государственной власти являются правоохранительные органы, обеспечивающие выполнения законности и соблюдение правопорядка в обществе.

Научные исследования в области правоприменительной практики транспортной полиции остаются актуальными и требуют изучения проблемных вопросов. До сих пор нет однозначного ответа на вопрос о завершенности и эффективности реформы ОВД на транспорте. По мнению практиков, назрела объективная необходимость глубокого анализа и обобщения результатов реформирования органов внутренних дел на транспорте. Это необходимо для того, чтобы решить, насколько предпринимаемые правовые, организационные и управленческие меры способствуют укреплению транспортной и экономической безопасности страны [1]. Учитывая неоднозначность проблемы, было бы логично обратиться к истории создания железнодорожной полиции и результатам тех реформ, которые уже были проведены в свое время.

В 1861 г. на железных дорогах Санкт-Петербургского и Московского направлений были созданы жандармские полицейские управления. Правовой основой деятельности полицейских управлений являлся Общий Устав российских железных дорог, предписания Министра внутренних дел, циркуляры и приказы Штаба корпуса жандармов и др. [2].

Однако железнодорожной полиции, которая являлась структурным подразделением Министерства путей сообщения, достаточно сложно было отстаивать государственные интересы и бороться с преступниками, зачастую являющимися служащими или руководителями предприятий железнодорожного транспорта. Правовой статус железнодорожной полиции изменился в марте 1867 г. после обращения генерал-губернатора графа П.А. Шувалова к Александру II. Высочайшим повелением императора были утверждены штаты жандармских полицейских управлений железных дорог и определена их структура. Около 6 лет после создания управлений полиции на железных дорогах понадобилось для того, чтобы понять невозможность выполнения задач по борьбе, в большей степени, с экономической преступностью, без создания независимой от Министерства путей сообщения правоохранительной структуры. Поводом для проведения первой реформы стала неэффективность деятельности полицейских управлений на железнодорожном транспорте в прежнем качестве.

Однако уникальность правового положения полицейских железнодорожных управлений заключалась еще и в том, что они являлись структурными подразделениями Корпуса жандармов, тогда как жандармы являлись политической полицией и состояли на содержании Военного министерства. Следовательно, железнодорожная жандармерия была частью политической полиции, организованной на военный лад, а также выполнявшей функции общей полиции [3].

Социально-политическая обстановка в начале XX в. в России требовала от железнодорожной полиции, являющейся подразделением Корпуса жандармов, не только раскрытия уголовных преступлений, но и активной борьбы с террористическими организациями и политическими партиями, выступающими за свержение монархии. Деятельность по противодействию террористическим угрозам в период революционных выступлений оказала существенное влияние на становление и развитие сыскных подразделений транспортной полиции.

Основными видами деятельности железнодорожной полиции и, в частности, оперативных подразделений можно считать следующие:

- борьба с массовыми беспорядками, хищениями особо важных грузов, убийствами в поездах, вокзалах и других станционных и привокзальных помещениях;
- надзор за членами Всероссийского железнодорожного союза, различными формами агитации населения;
- розыск преступников, революционеров;
- охрана императорских и литерных поездов [4].

С 1906 г. на жандармские полицейские управления были возложены функции организации и реализации всего комплекса агентурно-сыскной работы на объектах железнодорожного транспорта в соответствие с такими нормативно-правовыми актами, как Положение о негласном полицейском надзоре (1882 г.); Инструкция Департамента полиции по организации и ведению внутреннего наблюдения (1907 г.); Инструкция по организации и ведению внутреннего наблюдения в жандармских и розыскных учреждениях (1914 г.) и др. [5]. МВД России требовало должным образом организовать агентурную работу на крупных железнодорожных станциях. Особое внимание уделять лицам, имеющими контакты с партийными организациями. В связи с серьезной оперативной обстановкой, сложившейся к 1914 г., Департаментом полиции направляется «Инструкция по организации и ведению внутреннего наблюдения в жандармских и розыскных учреждениях» во все сыскные подразделения [6], причем снятие копий воспрещалось. Только по разрешению начальника нижестоящие офицеры транспортной полиции могли ознакомиться с Инструкцией. Инструкция подразделяла лиц, оказывающих содействие жандармским полицейским управлениям, на агентов внутреннего наблюдения и осведомителей, выполняющих отдельные поручения.

Вся информация о наблюдении и негласном надзоре за активными участниками революционного движения на объектах транспорта в обязательном порядке предоставлялись в Департамент полиции. Особая роль в подготовке офицеров железнодорожной полиции, осуществляющих вербовку агентов, отводилась курсам при Штабе Отдельного корпуса жандармов. Таким образом, на рубеже веков путем проб и ошибок совершенствовались структура оперативных подразделений и методы сыскной работы железнодорожной жандармерии.

Деятельность современных органов внутренних дел на транспорте была регламентирована Указом Президента Российской Федерации от 18 февраля 2010 г. № 208 «О некоторых мерах по реформированию Министерства внутренних дел Российской Федерации» [7]. Задачи по обеспечению безопасности и защите экономических интересов граждан и государства на объектах транспорта исполняет Главное управление на транспорте МВД России (ГУТ МВД РФ), которое было образовано в июле 2010г. Управления на транспорте МВД России по федеральным округам осуществляют непосредственное руководство деятельностью линейных органов. При выполнении поставленных задач основная нагрузка приходится на оперативные подразделения линейных управлений (отделов) транспортной полиции. Раскрытие преступлений общеуголовной направленности возложено на подразделения уголовного розыска. Оперативное обеспечение расследования преступлений в сфере экономики является прерогативой подразделений экономической безопасности и противодействия коррупции. В отличие от оперативных аппаратов территориальных органов внутренних дел в системе транспортной полиции существуют также органы, обеспечивающие борьбу с преступными посягательствами на грузы.

Подразделения линейных органов внутренних дел выполняют возложенные на них функции в особых условиях функционирования железнодорожного транспорта. Наличие технических устройств и материальных ценностей в зоне свободного доступа, круглосуточный режим работы, перемещение грузопассажирского потока в пространстве и т. д. предполагают использование специальных организационно-тактических форм, к которым можно отнести следующие: передвижные отделения полиции, оперативные заслоны, оперативно-поисковые группы. Организация проведения подобных оперативных мероприятий является наиболее эффективной при условии привлечения достаточного ко-

личества сотрудников и должного взаимодействия подразделений и служб. Однако сокращение личного состава создало проблемы при проведении ряда оперативно-разыскных мероприятий и серьезно осложнило работу оперативных подразделений на уровне линейных управлений и отделов транспортной полиции, связанную с большой удаленностью обслуживаемых объектов железнодорожного транспорта от мест дислокации органов внутренних дел. Так, в ходе реформирования из 32 линейных управлений внутренних дел (ЛУВД) осталось всего 19, из 194 линейных отделов внутренних дел (ЛОВД) – только 39, из 792 линейных пунктов милиции (ЛПМ) – 720 [1. С. 36].

Для создания эффективной экономики государства возникла необходимость проведения реформ в ряде ведущих отраслей нашей страны. В ходе преобразований на основании федеральных законов были созданы акционерные общества с государственным участием, в том числе и ОАО «Российские железные дороги».

Отсутствие контроля со стороны правоохранительных органов привело к тому, что по результатам инвентаризации, проведенной в 2002 г. в рамках второго этапа (учредили ОАО «Российские железные дороги») реформирования железнодорожного транспорта, недостача обязательств и материальных ценностей МПС России составила более 111,5 млрд рублей [1. С. 35].

Сложность и непрозрачность механизма управления акционерными обществами создает благоприятные условия для злоупотреблений, снижает качество управленческих решений и эффективность реализации государственных решений. В итоге, государство не может выполнить свои обязательства в намеченные сроки и несет финансовые потери. На протяжении последних лет в средствах массовой информации регулярно сообщается о задержании Следственным комитетом России топ-менеджеров государственных корпораций или акционерных обществ с участием государства.

Следует отметить, что до настоящего времени механизм правового регулирования отношений государства с другими акционерами определен не в полной мере и не учитывает особенностей такого правового положения. Так, при создании таких ОАО следовало бы руководствоваться не только федеральным законом «Об акционерных обществах», но и иными отраслевыми нормативными актами, где будут прописаны механизмы получения информации о хозяйственной деятельности, проверки соответствия законности деятельности общества и его структурных подразделений. Таким образом, правоохранительные органы в силу ряда объективных обстоятельств не могут в должной мере обеспечить сохранность государственной собственности в связи с быстро меняющейся экономической ситуацией, связанной с продолжением реформирования железнодорожной отрасли. Оперативно-разыскная практика показывает, что объективные трудности документирования противоправной деятельности лиц, имеющих коррупционные связи на федеральном и региональном уровнях, зачастую не позволяют своевременно пресекать активное вмешательство криминала в экономические процессы. Поэтому их раскрытие требует тщательно продуманных приемов и способов документирования оперативно значимой информации.

Необходимо отметить, что и тогда, и сегодня изменение социально-политической обстановки в стране требует проведения не только организационно-штатных мероприятий, но и использования качественно новых методик в работе оперативно-разыскных подразделений транспортной полиции. Эффективность выявления и раскрытия преступлений, совершаемых на железнодорожном транспорте, в первую очередь зависит от своевременности получения оперативной информации, независимо от места их совершения.

Решение рассматриваемых проблем возможно лишь на основе тесного взаимодействия науки и практики, предусматривающих использование и внедрение исторического опыта в деятельность современных органов внутренних дел на транспорте.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Бедринский А.А., Дорофеев И.Н. Транспортная безопасность и реформирование ОВД на транспорте // Труды Академии управления МВД России. 2011. № 3 (19). С. 35, 36.
2. Свод законов Российской Империи. Т. XII. Часть 1: Общий Устав Российских железных дорог. Петроград, 1916. С. 59.
3. Полиция и милиция России: страницы истории / А.В. Борисов, А.Н. Дугин, А.Я. Малыгин и др. М.: Наука, 1995. С. 51.
4. Рыжова Ю.В. Организационно-правовые основы создания транспортной полиции в Российской империи // Труды Академии управления МВД России. 2016. № 3 (39). С.90.

5. ГАРФ. Ф. 75, 77, 126, 128.

6. ГАРФ. Ф. 75. Оп. 1. Д. 19.

7. О некоторых мерах по реформированию Министерства внутренних дел Российской Федерации: Указ Президента Российской Федерации от 18 февраля 2010 г. № 208 // СПС «КонсультантПлюс».

Поступила в редакцию 12.01.2018

V.G. Krasil'nikov

HISTORY OF CREATION AND DEVELOPMENT OF OPERATIONAL-INVESTIGATIVE DIVISIONS OF TRAFFIC POLICE OF RUSSIA

The article focuses on the establishment of departments of criminal investigation of the railway police in the Russian Empire before the October revolution of 1917. The socio-political situation of the early XX century in Russia demanded from the railway police, a division of the gendarmerie, not only the disclosure of criminal offences, but also the active fight against terrorist organizations and political parties advocating the overthrow of the monarchy. Activities to counter terrorist threats in the period of revolutionary action had a significant impact on the formation and development of the operational divisions of the railway police. Researches in the field of law enforcement practice of the transport police remain relevant and there is a real need in historical research and study of the results of its reform since the creation. Operational-investigative units of the linear bodies ensure maintenance of law and order and the safety of property in the special conditions of functioning of railway transport. The place and importance of the operational divisions of traffic police in the detection and disclosure of crimes at present time are explored.

Keywords: police, reform, operational division, bodies of internal Affairs, railway transport.

Красильников Валерий Геннадьевич,
кандидат юридических наук, доцент
ФГБОУ ВО «Ижевский государственный
технический университет им. М. Т. Калашникова»
426069, Россия, г. Ижевск, Студенческая, 7 (корп. 6)

Krasil'nikov V.G.,
Candidate of Law, Associate Professor
Izhevsk State Technical University
Studencheskaya st., 7/6, Izhevsk, Russia, 426069