

На правах рукописи



ПИЧКУР АННА ПЕТРОВНА

**ПОЛИЦИЯ В АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОМ МЕХАНИЗМЕ
ОБЕСПЕЧЕНИЯ ОБЩЕСТВЕННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ
НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ**

5.1.2. Публично-правовые (государственно-правовые) науки

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание учёной степени

кандидата юридических наук

Санкт-Петербург – 2022

Работа выполнена в федеральном государственном казенном образовательном учреждении высшего образования «Санкт-Петербургский университет Министерства внутренних дел Российской Федерации»

**Научный
руководитель:**

доктор юридических наук, профессор,
заслуженный деятель науки РФ,
заслуженный юрист РФ
Аврутин Юрий Ефремович

доктор юридических наук, профессор,
Ухов Владимир Юрьевич

**Официальные
оппоненты:**

Степаненко Юрий Викторович,
доктор юридических наук, профессор, заслуженный юрист РФ, ФГБОУ ВО «Московский государственный юридический университет имени О.Е. Кутафина (МГЮА)» / кафедра административного права и процесса, профессор кафедры

Павлова Евгения Васильевна,
кандидат юридических наук, доцент, ФГКОУ ВО «Орловский юридический институт Министерства внутренних дел Российской Федерации имени В.В. Лукьянова» / кафедра административного права и административной деятельности ОВД, заместитель начальника кафедры

**Ведущая
организация:**

федеральное государственное казенное образовательное учреждение высшего образования «Белгородский юридический институт Министерства внутренних дел Российской Федерации имени И.Д. Путилина»

Защита состоится 16 декабря 2022 года в 12:00 часов на заседании объединенного диссертационного совета 99.2.091.02, созданного на базе ФГАОУ ВО «Национальный исследовательский Нижегородский государственный университет им. Н.И. Лобачевского», ФГКОУ ВО «Санкт-Петербургский университет Министерства внутренних дел Российской Федерации», по адресу: 603022, г. Нижний Новгород, пр. Гагарина, 23.

С диссертацией можно ознакомиться в фундаментальной библиотеке и на сайте ФГАОУ ВО «Национальный исследовательский Нижегородский государственный университет им. Н.И. Лобачевского» (www.diss.unn.ru). Автореферат разослан «__» _____ 2022 г.

Ученый секретарь диссертационного совета,
кандидат юридических наук



Прилуков Максим Дмитриевич

I. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы диссертационного исследования обусловлена теоретической и практической значимостью комплексного изучения роли и места полиции в административно-правовом механизме обеспечения общественной безопасности на железнодорожном транспорте.

Транспортный комплекс наряду с другими инфраструктурными отраслями экономики Российской Федерации обеспечивает базовые условия жизнедеятельности общества, являясь важным инструментом достижения социальных, экономических, внешнеполитических и других целей. В настоящее время транспортный комплекс России – это тысячи самых оживленных «артерий» страны, по которым перемещаются огромные людские потоки и колоссальные материальные ценности.

О масштабах и значимости железнодорожного транспорта в нашей стране свидетельствуют следующие цифры: эксплуатационная длина железных дорог составляет более 87 тыс. км¹. Пассажиропоток на железнодорожном транспорте за 2021 г. по сравнению с аналогичным периодом прошлого года (далее – АППГ) увеличился на 20,8 % и составил 1053² млн человек. Грузооборот железнодорожного транспорта в России за 2021 г. вырос на 3,2 % по сравнению с аналогичным периодом 2020 г. и составил 1282,9 млрд тонно-километров³.

При этом среди всех видов транспорта, находящихся в оперативном обслуживании органов внутренних дел на транспорте, доля объектов железнодорожного транспорта является самой большой: более 11 тысяч пунктов посадки-высадки пассажиров, в т. ч. 5309 (13 746⁴) железнодорожных станций и 1619 вокзалов.

¹ Основные показатели транспорта [Электронный ресурс] // Федеральная служба государственной статистики: официальный сайт. URL: <https://rosstat.gov.ru/folder/23455> (дата обращения: 10.09.2021).

² РЖД в цифрах [Электронный ресурс] // РЖД: официальный сайт. URL: <https://company.rzd.ru/ru/9377> (дата обращения: 10.09.2021).

³ РЖД: официальный сайт [Электронный ресурс] // URL: <https://company.rzd.ru/ru/9377#cargo> (дата обращения: 20.01.2022).

⁴ Федеральное агентство железнодорожного транспорта: официальный сайт [Электронный ресурс] // URL: <http://www.rlw.gov.ru/opendata/7708525167-railwaystations> (дата обращения: 15.10.2021).

На железнодорожном транспорте фиксируется большое количество административных правонарушений, нарушающих общественный порядок среди которых мелкое хулиганство, распитие алкогольных напитков и употребление наркотических средств. Особую тревогу вызывают непрекращающиеся правонарушения, совершаемые несовершеннолетними – различные виды «зацепинга», в результате которых гибнут дети.

Так, в 2021 г. сотрудниками органов внутренних дел на транспорте было пресечено 527 693 (–13,0%) административных правонарушений⁵, в 2020 г. – 629 763 (–16,2%) (с учетом пандемии), несмотря на снижение количества пресеченных административных правонарушений, доля совершенных на объектах железнодорожного транспорта правонарушений с каждым годом увеличивается (приложение № 1). В 2020 г. было пресечено 307 883 (58,3%) административных правонарушений, в 2021 г. – 387 835 (61,5%).

В обеспечении безопасности на объектах железнодорожного транспорта участвуют различные государственные и негосударственные структуры – это линейные подразделения транспортной полиции, входящие в состав МВД России, Минтранс России, Росжелдор, ОАО «РЖД», МЧС России, ФСБ России, ФГП «Вневедомственная охрана железнодорожного транспорта» и другие субъекты, многочисленность которых порождает обострение конкуренции за статус ведущего субъекта обеспечения безопасности в рассматриваемой сфере, что в свою очередь, с заметной регулярностью поднимает проблему организации взаимодействия между ними.

Обостряется положение и в связи с тем, что министерство внутренних дел предприняло шаги по сокращению линейных подразделений на транспорте, включая железнодорожный, и передало их отдельные функции территориальным органам внутренних дел.

В связи с этим стоит вопрос совершенствования административно-правового механизма обеспечения общественной безопасности на железнодорожном транспорте, определения места полиции в рассматриваемом

⁵ Имеются ввиду все виды транспорта (железнодорожный, водный, воздушный) (прим. автора).

механизме как в настоящее время, так и в будущем.

Все вышеизложенное определило актуальность диссертационного исследования, которое имеет существенное теоретическое и практическое значение определения организационных и правовых вопросов полиции как субъекта административно-правового механизма обеспечения общественной безопасности на железнодорожном транспорте.

Степень научной разработанности темы. Первичный вклад в научное обеспечение формирования механизма правового регулирования общественной безопасности железнодорожного транспорта внесли: В. А. Введенский, А. А. Вендрих, М. М. фон Вебер, А. Х. Бенкендорф, Н. С. Мордвинов, Н. М. Карамзин, С. С. Уваров, в научных работах которых поднимались вопросы обеспечения государственной и общественной безопасности, основ монархического строя, роли железнодорожного транспорта в системе безопасности, а также непосредственно вопросы общественной безопасности на железнодорожном транспорте, включая вопросы личной ответственности служащих железных дорог из-за совершения происшествий, организации обеспечения порядка на станциях, вокзалах, внедрения технологических новшеств и другие.

Существенный вклад в развитие науковедческих основ государственного управления, обеспечения общественного порядка и безопасности внесли видные отечественные ученые: Ю. Е. Аврутин, В. М. Безденежных, А. М. Воронов, К. С. Бельский, С. С. Бородин, И. И. Веремеенко, В. М. Витрук, И. А. Даньшин, М. И. Еропкин, Н. Н. Жильский, В. В. Захаренков, А. И. Каплунов, Ф. Е. Колонтаевский, А. П. Коренев, С. М. Зырянов, Л. Я. Околович, Л. Л. Попов, А. В. Ромахов, А. В. Серегин, многие другие специалисты.

Проблемы функционирования административно-правового механизма в различных сферах государственного управления рассматривались А. Г. Бачуриным, С. А. Высоцким, Н. В. Демченко, Е. В. Кимом, И. Н. Кошелевым, А. В. Равнюшкиным, В. Е. Степенко и другими.

Непосредственно вопросы обеспечения общественной безопасности на

железнодорожном транспорте исследовали: О. В. Гиммельрейх, А. Д. Макаров, Н. Н. Петрыкин, В. А. Пичугин, Ю. В. Степаненко, В. Н. Шамрай, Д. А. Трофимов.

Признавая ценность работ названных и иных авторов, необходимо отметить, что в них не учитывается современный этап реформирования законодательства и организационного построения системы МВД России, а также не содержат исследование проблем административно-правового механизма обеспечения общественной безопасности на железнодорожном транспорте, в них не ставится вопрос об определении места и значения полиции как его субъекта.

В этом отношении административно-правовое исследование данной проблематики является перспективным, поскольку именно «нормы административного права, регулируя общественные отношения, опосредующие государственно-управленческую деятельность, не просто пронизывают все сферы жизнедеятельности общества, обеспечивая нормированность их функционирования, но и проникают в такие срезы общественных отношений, до которых не могут «дотянуться» нормы других отраслей законодательства»⁶.

Не менее важно и то, что административно-правовое исследование позволяет решить ряд значимых в теоретическом и практическом отношении задач обеспечения безопасного функционирования объектов железнодорожного транспорта, начиная с характеристики организации управления в этой сфере и заканчивая анализом эффективности применения в этих целях широкого арсенала административно-правовых средств как позитивного, так и юрисдикционного характера.

Объектом диссертационного исследования являются урегулированные нормами административного права общественные отношения, складывающиеся в сфере функционирования полиции в административно-правовом механизме обеспечения общественной безопасности на железнодорожном транспорте.

Предметом настоящего исследования выступают международные правовые

⁶ Аврутин Ю. Е. Перспективы развития административного права в контексте конституционной самоидентификации современной России // Журнал российского права. 2008. № 5. С. 38.

акты и акты российского законодательства, регулирующие деятельность полиции как субъекта административно-правового механизма обеспечения общественной безопасности на железнодорожном транспорте, а также научные разработки и правоприменительная практика.

Целью работы выступает исследование административно-правового механизма обеспечения общественной безопасности на железнодорожном транспорте, определение в нем роли и значения полиции как субъекта изучаемого механизма, выявление существующих в данном механизме проблем, а также выработка научно обоснованных предложений по его совершенствованию.

Для достижения указанной цели предполагается решить ряд теоретических и научно-практических **задач**:

- проанализировать процесс формирования административно-правового механизма обеспечения общественной безопасности на железнодорожном транспорте в России для определения возможности применения отечественного исторического опыта;

- сформулировать понятие административно-правового механизма обеспечения общественной безопасности на железнодорожном транспорте и проанализировать деятельность полиции как его субъекта;

- исследовать нормативно-правовое регулирование деятельности полиции по обеспечению общественной безопасности на железнодорожном транспорте в зарубежных странах и определить возможность использования зарубежного опыта в России;

- проанализировать компетенцию субъектов обеспечения общественной безопасности на железнодорожном транспорте и определить место и значение полиции;

- рассмотреть и систематизировать применение полицией административно-правовых мер, направленных на обеспечение общественной безопасности на железнодорожном транспорте, в комплексной системе мер обеспечения транспортной безопасности;

- разработать теоретико-правовые и организационно-практические

рекомендации и предложения по совершенствованию административно-правового регулирования деятельности полиции по обеспечения общественной безопасности на железнодорожном транспорте.

Методологическую основу исследования составляют общие методы научного познания: диалектический метод, системный метод, метод анализа и синтеза; частные методы научного познания: формально-юридический, сравнительно-правовой, формально-логический, исторический, статистический конкретно-логический, а также анкетирование.

Нормативную основу исследования составили международные нормативно-правовые акты, Конституция Российской Федерации, федеральное законодательство и ведомственные нормативно-правовые акты, регулирующие функционирование железнодорожного транспорта и обеспечение общественной безопасности на транспорте, концепции и стратегии обеспечения национальной безопасности, нормативно-правовые акты, закрепляющие правовой статус и полномочия полиции, в том числе при осуществлении юрисдикционной деятельности.

Теоретическую основу исследования составили: При формировании общетеоретической основы диссертации был использован обширный аналитический материал, посвященный отдельным аспектам государственного управления, механизма правового и административно-правового регулирования, содержащийся в трудах советских и современных ученых. В их числе выделяются работы таких исследователей, как: М. И. Агабалаев, А. Б. Агапов, С. С. Алексеев, А. П. Алехин, Г. В. Атаманчук, Ч. Н. Ахматов, М. В. Баглай, М. И. Байтин, И. А. Бачило, С. Е. Байкеева, Д. Н. Бахрах, К. С. Бельский, Д. Х. Беккалиев, В. Я. Востриков, О. В. Гиммельрейх, Н. И. Глазунова, А. А. Кармолицкий, Ю. М. Козлов, Н. М. Конин, А. П. Коренев, Б. Н. Курашвили, Т. Г. Лясевич, В. М. Манохин, Л. П. Малофеева, А. В. Малько, А. В. Мартынов, Н. И. Матузов, Е. В. Мишина, В. И. Новоселов, А. Ф. Ноздрачев, Д. М. Овсянко, А. В. Оболонский, И. А. Полянский, Л. Л. Попов, Ю. В. Степаненко, Ю. Н. Стариков, М. С. Студеникина, Ю. А. Тихомиров, В. Е. Чиркин,

А. П. Шергин, В. А. Юсупов и многих других.

Эмпирическая база исследования сформулирована из официальных документов и материалов Федерального Собрания Российской Федерации, Совета Безопасности Российской Федерации, Министерства внутренних дел Российской Федерации, из статистических данных Федеральной службы государственной статистики (Росстат), ГИАЦ МВД России, характеризующих основные тенденции в состоянии безопасности объектов железнодорожного транспорта, аналитических документов федеральных органов исполнительной власти, участвующих в осуществлении контрольных и надзорных функций в деятельности железнодорожного транспорта, обобщения судебной и правоприменительной практики в рассматриваемой сфере, 127 решений судов общей юрисдикции по делам о нарушении требований в области транспортной безопасности, изученных диссертантом в период с октября 2018 г. по октябрь 2021 г., репрезентативные данные, полученные в ходе социологического опроса.

Научная новизна исследования определяется тем, что диссертант на основе авторского подхода акцентирует внимание на роли и месте полиции в административно-правовом механизме обеспечения общественной безопасности на железнодорожном транспорте.

К элементам научной новизны следует отнести следующие теоретические и прикладные результаты проведенного диссертационного исследования:

— определено, что процесс формирования механизма обеспечения общественной безопасности на железнодорожном транспорте в царской России был связан с необходимостью обеспечения безопасности монархического строя и государственной безопасности;

— признается, что начиная с момента основания железнодорожного транспорта до конца XIX, были заложены и успешно функционировали полноценные элементы единого универсального механизма обеспечения общественной безопасности на железнодорожном транспорте с ведущим специальным субъектом – полицейско-жандармским корпусом, обладающим широкими полномочиями по обеспечению общественной и иной безопасности;

— обосновано функционирование «административно-правового механизма обеспечения общественной безопасности на железнодорожном транспорте» на современном этапе и представлено его авторское понятие;

— установлено, что административно-правовые средства являются инструментами правового воздействия, приводимыми в действие уполномоченными субъектами государственного управления, являющимися частью такого механизма;

— предложено авторское определение «административно-правовых средств административно-правового механизма обеспечения общественной безопасности на железнодорожном транспорте»;

— установлено, что статичный и динамичный характер объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств (далее – ОТИиТС) существенно влияют на организацию деятельности линейных подразделений полиции. Этим их организация деятельности отличается от характера деятельности других видов ОВД (нелинейных) и входящих в них подразделений полиции;

— определены на основе сравнительного анализа систем безопасности на железнодорожном транспорте наиболее развитых стран с широкой сетью железных дорог (Великобритании, США, КНР) три типа системы безопасности, при этом обосновано, что в России функционирует смешанный тип, характеризующийся тем, что в системе взаимодействуют самые разнообразные субъекты, как профессиональные государственные, так и частные, с различным объемом полномочий;

— сформулировано авторское понятие «административно-правовые основы обеспечения общественной безопасности на железнодорожном транспорте»;

— предложена авторская классификация субъектов обеспечения общественной безопасности на железнодорожном транспорте в зависимости от объема и характера решаемых задач, реализуемых функций, степени их участия в обеспечении общественной безопасности;

— обоснованы предложения по совершенствованию Федерального закона «О транспортной безопасности», содержание пункта 12.29 «Типового положения о линейном отделе Министерства внутренних дел Российской Федерации на железнодорожном, водном и воздушном транспорте».

Основные положения, выносимые на защиту:

1. Обосновано функционирование «административно-правового механизма обеспечения общественной безопасности на железнодорожном транспорте», который на современном этапе представляет собой комплекс применяемых уполномоченными органами власти административно-правовых средств управленческого воздействия на общественные отношения, складывающиеся при функционировании сил обеспечения общественной безопасности на железнодорожном транспорте.

К числу основных властных органов, реализующих свои полномочия в сфере обеспечения общественной безопасности на железнодорожном транспорте, относится полиция, входящая в структуру органов внутренних дел на транспорте (далее – ОВДТ).

2. Обосновано, что административно-правовой механизм обеспечения общественной безопасности на железнодорожном транспорте в первоначальном виде был сформирован в XIX в. Созданный в 60-х гг. XIX в. полицейско-жандармский корпус, осуществляющий политический надзор и общеполицейские функции в сфере обеспечения общественной безопасности, являлся базовым субъектом административно-правового механизма обеспечения общественной безопасности на железнодорожном транспорте. Формированием данного субъекта завершился и процесс создания этого механизма, основанного на прогрессивных достижениях научной доктрины того времени, направленной на предупреждение и пресечение (нейтрализацию) угроз охраняемых объектов, и во многом предопределилось развитие системы безопасности в последующее время.

3. Предложено авторское понятие «административно-правовые средства административно-правового механизма обеспечения общественной безопасности на железнодорожном транспорте», под которым следует понимать систему

административно-правовых норм и административных процедур (действий), реализуемых уполномоченными субъектами и оказывающих регулирующее воздействие на поведение участников в сфере обеспечения общественной безопасности на железнодорожном транспорте. Фактически, это основанные на законе инструменты, при помощи которых достигается поставленная цель – успешное функционирование механизма обеспечения общественной безопасности на железнодорожном транспорте.

4. Авторская дефиниция понятия «административно-правовые основы обеспечения общественной безопасности на железнодорожном транспорте», под которым предлагается понимать комплексную систему административно-правовых норм, направленных на регулирование системы общественных отношений, связанных с обеспечением общественной безопасности на железнодорожном транспорте, включающих законодательные акты, акты государственного управления, определяющие административно-правовой статус субъектов транспортной безопасности (включая полицию ОВДТ), их полномочия (функции) и методы деятельности, вопросы взаимодействия между ними, а также гарантирующие необходимое состояние защищенности указанных общественных отношений от различного рода актов незаконного вмешательства на объекты железнодорожного транспорта и его инфраструктуры под угрозой юридической ответственности.

5. Требуют реорганизации отдельные управленческие решения, принятые в ходе проведенных реформ 2010–2012 гг. и на современном этапе в сфере обеспечения общественной безопасности на железнодорожном транспорте, и оказавшие неблагоприятное воздействие на качество и результативность работы сил ОВДТ.

Ведущую роль в системе обеспечения безопасности на транспорте ОВДТ в части осуществления некоторых контрольных и надзорных функций утратили в результате структурных реформ МВД России в начале 90-х гг. XX в., затем при реформе органов внутренних дел в 2010–2012 гг.

Среди последних спорных решений является акт МВД России, согласно которому территориальные органы МВД на транспорте (линейные управления, отделы) были переведены в оперативное подчинение руководителей территориальных органов МВД России на региональном уровне по месту их дислокации⁷. Как результат данного регулирования зоны оперативно-служебного обслуживания «низовых» ОВДТ существенно увеличились без учета проведенных ранее сокращений штатной численности сотрудников полиции ОВДТ. Неполицейские силы обеспечения общественной безопасности на железнодорожном транспорте не наделены достаточным объемом полномочий по обеспечению безопасности на рассматриваемом виде транспорта, их действия рассчитаны и направлены на содействие силам полиции на транспорте, представительство которых на ОТИиТС железных дорог на протяжении последнего времени сокращается.

6. Предлагается авторская классификация субъектов обеспечения общественной безопасности, которых можно выделить по следующим критериям:

1) в зависимости от юридического содержания правовых актов, устанавливающих характер поведения участников правоотношений на железнодорожном транспорте, выделяются: а) субъекты, уполномоченные осуществлять нормативное правовое регулирование в сфере обеспечения общественной безопасности на железнодорожном транспорте; б) субъекты, осуществляющие функции по обеспечению общественной безопасности и исполняющие предписания в рассматриваемой сфере; в) субъекты, осуществляющие функции надзора и контроля в области обеспечения общественной безопасности;

2) в зависимости от целей и задач, стоящих перед субъектами охраны общественного порядка и обеспечения общественной безопасности, они подразделяются на: а) субъекты, несущие основную нагрузку по обеспечению общественной безопасности на железнодорожном транспорте по причине

⁷ Приказ МВД России от 23.07.2020 г. № 513 «О внесении изменений в приказ МВД России от 30 июня 2011 г. № 760 "Об утверждении схем размещения и подчиненности территориальных органов МВД России, реализующих задачи и функции органов внутренних дел на транспорте"» // Доступ из СПС «КонсультантПлюс».

широкого представительства на объектах железнодорожной инфраструктуры; б) субъекты, участвующие в обеспечении общественной безопасности на железнодорожном транспорте при обеспечении других аспектов безопасности

3) по отношению к железнодорожному транспорту как объекту обеспечения общественной безопасности выделяют: а) внутренние субъекты; б) внешние субъекты;

4) в зависимости от вида (свойства) состояния охраняемого объекта (свойства объекта, на котором обеспечивается общественная безопасность и общественный порядок – статика и динамика) выделяются субъекты: а) непосредственно реализующие свои функции на объектах статики – сотрудники ведомственной охраны Федерального агентства железнодорожного транспорта; б) непосредственно реализующие свои функции на объектах динамики.

Многосубъектность системы обеспечения безопасности на железнодорожном транспорте порождает определенные проблемы в организации и реализации взаимодействия между ними.

7. Исследование современного зарубежного опыта (Великобритании, США и КНР) по обеспечению безопасности на железных дорогах показало, что в них функционируют три типа систем безопасности, основанные на:

– ведущей роли высокопрофессиональной деятельности сил транспортной полиции с подчиняющимися вспомогательными полупрофессиональными (специальные констебли) и непрофессиональными силами (PCSO) (Великобритания);

– принципе равнозначного компетентного функционирования сил безопасности – полиции (Департамента полиции Амтрака) и других профессиональных сил (TSA) (США);

– фактически на единоличной роли профессиональной деятельности полицейских сил (КНР).

В России представлен смешанный тип, характеризующийся тем, что в системе функционируют самые разнообразные субъекты, как профессиональные государственные, так и частные, с различным объемом полномочий, поэтому

необходимо укрепить административно-правовой статус органов внутренних дел на транспорте.

8. Деятельность полиции на железнодорожном транспорте находится в прямой зависимости от специфики данной отрасли хозяйства, ее технологического комплекса. Как статичный, так и динамичный характер ОТИиТС существенно влияют на организацию деятельности ОВДТ (полиции), чем она отличается от характера деятельности других видов органов внутренних дел (нелинейных) и входящих в них подразделений полиции. При выполнении обязанностей по пресечению административных и иных правонарушений сотрудники транспортной полиции должны обладать знаниями специфических нормативных правовых и иных норм, действующих в сфере обеспечения безопасности на железнодорожном транспорте. В определенной части реализация полномочий полиции, среди которых проведение досмотровых мероприятий, сотрудниками линейных подразделений реализуется ограниченно, выступают в определенной мере в роли крайнего (завершающего) субъекта реагирования на правонарушения и происшествия.

9. Предлагаемые меры по совершенствованию организационно-правовых основ деятельности полиции органов внутренних дел на железнодорожном транспорте с учетом сложившихся проблем, а также все углубляющейся интеграцией в организацию деятельности органов управления различного уровня результатов развития информационных технологий и искусственного интеллекта, предлагается осуществить в два этапа:

– на первом принять меры, которые могут улучшить организацию деятельности рассматриваемых ОВДТ на первоначальном этапе, в результате которого полицейские подразделения ОВДТ в определенной степени должны приобрести некоторые надзорные полномочия по вопросам функционирования системы общественной безопасности на железнодорожном транспорте;

– на втором внедрить меры, направленные на совершенствование организационно-правовых основ деятельности как ОТИиТС, так и сил обеспечения общественной безопасности, включая полицейские подразделения

ОВТД, на среднесрочную и долгосрочную перспективу, в основе которых будут лежать результаты развития новейших информационных, телекоммуникационных и других высокотехнологических достижений научного развития (достижений на основе технологий искусственного интеллекта).

10. Аргументировано внесение изменений в:

– Федеральный закон «О транспортной безопасности». Так, норма части 9 статьи 12.2 рассматриваемого закона представляется в следующей редакции: «Досмотр, дополнительный досмотр, повторный досмотр, наблюдение и (или) собеседование в целях обеспечения транспортной безопасности проводятся уполномоченными лицами из числа работников подразделений транспортной безопасности. В необходимых случаях при осуществлении указанных мер вправе участвовать сотрудники уполномоченных подразделений федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке и реализации государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел, а также вправе их осуществлять самостоятельно»;

– пункт 41 статьи 13 Федерального закона от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции», предоставляющий полиции право следующего содержания: «Участвовать в соответствии с законодательством Российской Федерации в проверках, проводимых уполномоченными федеральными органами исполнительной власти государственного контроля (надзора) в области транспортной безопасности, а также проводить отдельные проверочные мероприятия лиц и объектов в рамках закрепленных полномочий, передавать информацию о случаях нарушения установленных требований в уполномоченный надзорный орган для осуществления проверки»;

– пункт 12.29 Типового положения; представить в следующей редакции: «Принимает участие в досмотре пассажиров, их ручной клади и багажа на железнодорожном, водном или воздушном транспорте, либо осуществляет такой досмотр самостоятельно, при этом осуществляет изъятие вещей и предметов, запрещенных для перевозки транспортными средствами в целях обеспечения общественной безопасности». Тем самым в представленной редакции устраняется

целевая ограниченность осуществления досмотра, которая должна предусматривать не изъятие вещей и предметов, запрещенных для перевозки транспортными средствами, а обеспечение общественной безопасности;

– статью 11.10 КоАП РФ, предусматривающую ответственность за нарушение правил обеспечения безопасности пассажиров при посадке на суда, в пути следования и при их высадке с судов водного транспорта либо с маломерных судов, размер штрафа для граждан составляет от трехсот до пятисот рублей. Провести обоснованную аналогию с другими статьями в сходной сфере для цели определения размера штрафа не представляется возможным. С учетом степени общественной вредности обозначенных правонарушений (ч. 1 ст. 11.17 КоАП РФ и ч. 5 ст. 11.1 КоАП РФ) рекомендуется увеличить размер административного штрафа от 10 до 50 тысяч рублей.

Теоретическая значимость диссертации состоит в том, что в работе исследован процесс формирования в России механизма обеспечения общественной безопасности на железнодорожном транспорте, его современное административно-правовое регулирование и функционирование, классифицированы субъекты исследуемого механизма, представлены результаты сравнительного анализа деятельности полиции по обеспечению общественной безопасности на железнодорожном транспорте в некоторых зарубежных странах и России, предложены авторские дефиниции, сформулированы положения и выводы, раскрывающие механизм обеспечения общественной безопасности на железнодорожном транспорте, а также определяющие роль и место полиции в данном механизме.

Практическая значимость исследования определяется тем, что его результаты могут быть использованы в научно-исследовательской деятельности, связанной с анализом обеспечения общественной безопасности на железнодорожном транспорте.

В работе изложены конкретные предложения, направленные на совершенствование законодательства, которые могут быть востребованы при разработке законодательных и иных нормативных актов, посвящённых вопросам

обеспечения общественной безопасности на железнодорожном транспорте.

Результаты данного исследования могут также быть использованы в учебном процессе образовательных организаций системы МВД России при проведении занятий по дисциплинам «Административное право», «Административно-процессуальное право», «Административная деятельность органов внутренних дел», «Транспортная безопасность».

Апробация и внедрение результатов исследования. Основные теоретические положения, выводы и практические рекомендации, сформулированные в результате проведённого исследования:

– обсуждены на кафедре административного права Санкт-Петербургского университета МВД России;

– отражены в 15-ти научных публикациях автора, 4 из которых в журналах, рекомендованных Высшей аттестационной комиссией при Министерстве образования и науки Российской Федерации;

– докладывались на международных научно-практических конференциях адъюнктов и докторантов «Правоохранительная деятельность органов внутренних дел России в контексте современных научных исследований» (6 декабря 2017 г., 7 декабря 2018 г., 6 декабря 2019 г., Санкт-Петербург), ежегодных международных научно-практических конференциях, посвящённых памяти профессора В. Д. Сорокина, «Актуальные проблемы административного и административно-процессуального права» (Сорокинские чтения) (23 марта 2018 г., 22 марта 2019 г., 27 марта 2020 г., 26 марта 2021, 25 марта 2022 Санкт-Петербург).

Результаты диссертационного исследования внедрены в учебный процесс Санкт-Петербургского университета МВД России при преподавании дисциплин «Административное право», а также в практическую деятельность Санкт – Петербург – Витебского линейного отдела МВД России на транспорте.

Структура исследования. Работа состоит из введения, двух глав, включающих шесть параграфов, заключения, библиографии и приложения.

II. ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во **введении** обосновывается актуальность темы исследования, характеризуется степень ее научной разработанности, определяются: объект, предмет, цель и задачи исследования, обозначаются: методологическая, эмпирическая, нормативная и теоретическая основы и научная новизна работы. Формулируются положения, выносимые на защиту, отмечается теоретическая и практическая значимость полученных результатов. Приводятся сведения о степени достоверности, апробации и внедрении в практику результатов исследования. Описывается структура диссертации.

Первая глава – **«Теоретические и правовые основы административно-правового механизма обеспечения общественной безопасности на железнодорожном транспорте»** – посвящена определению теоретических предпосылок и нормативно-правовым основам административно-правового механизма обеспечения общественной безопасности на железнодорожном транспорте, в рамках которых проведен анализ формирования, современного состояния обозначенного механизма, уточнено его содержание и структура, исследован зарубежный опыт деятельности полиции по обеспечению общественной безопасности на железнодорожном транспорте (Великобритания, США и КНР).

В первом параграфе – *«Понятие и формирование административно-правового механизма обеспечения общественной безопасности на железнодорожном транспорте»* – исследованы и определены правовые дефиниции, значимые для изучаемой сферы, а также непосредственно процесс формирования системы обеспечения общественной безопасности на железнодорожном транспорте России, его основных структурных элементов, включая субъектный.

Диссертантом сформулировано авторские определения «административно-правового механизма обеспечения общественной безопасности на железнодорожном транспорте», «административно-правовых средств» этого

механизма, которые реализуются уполномоченными субъектами и оказывают регулирующее воздействие на поведение участников в сфере обеспечения общественной безопасности на железнодорожном транспорте.

Автором изучен процесс формирования рассматриваемого механизма в России (завершен к концу XIX в.), который представлял собой совокупность всех существующих в современном понимании элементов. Административно-правовой механизм обеспечения общественной безопасности на железнодорожном транспорте в России складывался на основе механизма обеспечения государственной безопасности. Основным и универсальным субъектом механизма обеспечения безопасности на железных дорогах являлись должностные лица жандармских полицейских управлений железных дорог, деятельность которых регулировалась практически всеми видами актов, которые выполняли две основные функции: осуществление политического надзора и реализация общеполицейских функций. Обосновано мнение, что дореволюционный этап функционирования исследуемого механизма остается актуальным и на современном этапе.

Во втором параграфе – *«Правовое регулирование административно-правового механизма обеспечения общественной безопасности на железнодорожном транспорте России»* – автором исследован процесс современного этапа правового регулирования изучаемой сферы, направленный на преодоление и разрешение имеющихся проблем функционирования рассматриваемого механизма.

Современный этап административно-правового регулирования вопросов безопасности на железнодорожном транспорте начинается с момента образования нового государства – Российской Федерации, который условно можно разделить на два подэтапа: дореформенный (1991–2004) и период реформы (2004 г. – по настоящее время).

В дореформенный период подвергается изменению характер железнодорожного транспорта как отрасли хозяйства. Происходят структурно-экономические преобразования, запущенные разработкой и принятием нового

законодательства, направленного на переход к рыночной экономике. Однако в сфере транспорта оно осуществлялось с отставанием. Федеральный закон о федеральном железнодорожном транспорте был принят только в 1995 г.⁸. Издаются ряд уточняющих компетенцию этих органов приказов МВД России, по которым к числу их основных задач относилось обеспечение личной безопасности граждан, охрана общественного порядка и обеспечение общественной безопасности, предупреждение и пресечение преступлений и административных правонарушений⁹.

В административно-правовом регулировании наблюдаются системные недостатки, среди которых выражена неопределенность отдельных элементов обеспечения безопасности (не разграничены зоны повышенной опасности, их виды; не закреплены отдельные необходимые полномочия субъектов обеспечения общественной безопасности и др.).

Перелом в системе обеспечения безопасности на железнодорожном транспорте произошел в 2000-х гг. Изменения в объекте управления неизменно породили и изменения в субъекте управления. В ходе реформы 2004–2010 гг. Минтранс России и подведомственные ему структуры были укреплены и усилены посредством изменения их административно-правового статуса как субъектов транспортной безопасности.

Разработаны и вступили в силу новые нормативные правовые акты, среди которых ведущее место занимает Федеральный закон «О транспортной безопасности», нормы которого предопределили создание подразделений транспортной безопасности для защиты объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства. В свою очередь, современными нормативными актами МВД России определена трехуровневая система ОВДТ, охватывающая и железнодорожный. На настоящем этапе функционирует многоуровневая система нормативных правовых актов,

⁸ Федеральный закон от 25 августа 1995 г. № 153-ФЗ «О федеральном железнодорожном транспорте» // Собрание законодательства Российской Федерации. 1995. № 35. Ст. 3505.

⁹ См., напр., приказ МВД России от 14 сентября 1993 г. № 420 «О мерах по совершенствованию организации работы городских, районных ОВД и линейных ОВДТ (утратил силу) [Электронный ресурс] // доступ из ИПП «Гарант».

определяющая основы, цели, задачи, полномочия, функции и другие составляющие деятельности субъектов обеспечения общественной безопасности на железнодорожном транспорте, включая линейные подразделения полиции.

В третьем параграфе – *«Нормативно-правовое регулирование деятельности полиции по обеспечению общественной безопасности на железнодорожном транспорте в зарубежных странах (Великобритания, США и КНР)»* – диссертантом исследован зарубежный опыт функционирования систем общественной безопасности на железнодорожном транспорте и роль в них полицейских структур.

Исследование современного зарубежного опыта (Великобритании, США и КНР) по обеспечению безопасности на железных дорогах показало, что в них функционируют следующие условные типы систем безопасности:

– тип, основанный на ведущей роли высокопрофессиональной деятельности сил транспортной полиции с подчиняющимися вспомогательными полупрофессиональными (специальные констебли) и непрофессиональными силами (PCSO) (Великобритания);

– тип, основанный на принципе равнозначного компетентного функционирования сил безопасности – полиции (Департамента полиции Амтрака), и других профессиональных сил (TSA) (США);

– тип, основанный фактически на единоличной роли профессиональной деятельности полицейских сил (КНР).

Обоснован вывод, что в России функционирует смешанный тип, характеризующийся тем, что в системе функционируют самые разнообразные субъекты, как профессиональные государственные, так и слабо профессиональные частные, с различным объемом полномочий.

Исследование показывает, что в настоящее время системы обеспечения общественной безопасности на железнодорожном транспорте данных государств и Российской Федерации имеют как схожие, так и отличительные признаки.

Вторая глава – «Полиция как субъект административно-правового механизма обеспечения общественной безопасности на железнодорожном

транспорте» – посвящена определению места транспортной полиции в системе субъектов обеспечения общественной безопасности в рассматриваемой сфере посредством осуществления их классификации, исследования функций полиции на железнодорожном транспорте, применения полицией административно-правовых мер, направленных на обеспечение общественной безопасности на железнодорожном транспорте (в комплексной системе мер обеспечения транспортной безопасности), а также определения направлений совершенствования деятельности полиции в исследуемой сфере.

В первом параграфе – *«Полиция в среде субъектов административно-правового механизма обеспечения общественной безопасности на железнодорожном транспорте»* – диссертантом разработана классификация субъектов обеспечения общественной безопасности на железнодорожном транспорте, исследованы их функции и вопросы взаимодействия между ними.

Исходя из анализа действующего законодательства, мнений ученых-административистов, представлена классификация субъектов системы обеспечения общественной безопасности на железнодорожном транспорте, что позволяет представить определенную картину ее комплексных сил, их разнородность и многофункциональность.

Обосновано, что обеспечение общественного порядка и общественной безопасности выступает в качестве базовой функции, что подкрепляется нормативным-правовым актом МВД России, на основе которого были сформированы специализированные отделы (отделения, группы, направления) по обеспечению общественного порядка (в перевозочном и технологическом секторах объектов транспортной инфраструктуры). Указанная функция занимает центральное место, поскольку остальные функции условно во многом направлены на ее реализацию.

Результаты проведенного анализа компетенции субъектов безопасности на железнодорожном транспорте показывают, что субъекты транспортной инфраструктуры и транспортной безопасности функционируют на основе тех полномочий, которые определены нормативными правовыми актами Минтранса

России. В свою очередь, ОВДТ осуществляют функцию по обеспечению общественной безопасности также и на основе соответствующих актов МВД России. Однако только незначительное число актов Минтранса России в исследуемой сфере согласовывается с МВД России. Это относится к межведомственным нормативным правовым актам.

Данная ситуация негативно сказывается на функционирующей системе взаимодействия между ОВДТ и другими субъектами обеспечения безопасности на железнодорожном транспорте, которая, как показывают результаты исследования, находится на пороговом уровне по причине наличия отдельных недостатков и проблем, требующих современного нормативно-правового регулирования.

Во втором параграфе – *«Применение полицией административно-правовых мер, направленных на обеспечение общественной безопасности на железнодорожном транспорте, в комплексной системе мер обеспечения транспортной безопасности»* – автором обосновывается положение, что подразделения полиции на транспорте применяют целый комплекс закрепленных в законодательстве о полиции правовых и организационных мер, направленных на предупреждение и пресечение правонарушений, посягающих на общественную безопасность на железнодорожном транспорте с учетом особенностей (специфики) объекта.

Как статичный, так и динамичный характер ОТИиТС существенно влияют на организацию деятельности ОВДТ. При выполнении обязанностей по пресечению административных и иных правонарушений сотрудники ОВДТ должны обладать знаниями специфических нормативных правовых и иных норм, действующих в сфере обеспечения безопасности на железнодорожном транспорте.

Изучение положений законодательства в области транспортной безопасности показало, что нормативное правовое регулирование деятельности ОВДТ по применению мер предупреждения и пресечения правонарушений не отражает в полной мере специфику их деятельности. Наглядным примером этому служит осуществление досмотровых мероприятий в рамках нормы,

предусмотренной п. 25 ч. 1 ст. 13 Федерального закона «О полиции». Несмотря на то, что ОВДТ напрямую участвуют в обеспечении транспортной безопасности, Федеральный закон «О транспортной безопасности» ограничивает их роль при их осуществлении, которые только информируются «для принятия мер реагирования в соответствии с их компетенцией» (ч. 10 ст. 12.2), включая проведение личного досмотра. Сотрудники линейных подразделений выступают в определенной мере в роли крайнего (завершающего) субъекта реагирования на правонарушения.

Многосубъектность системы обеспечения безопасности на железнодорожном транспорте порождает определенные проблемы в организации и реализации взаимодействия между ними. Кроме того, не все ОТИиТС железнодорожного транспорта обеспечиваются силами ОВДТ и силами иных субъектов обеспечения безопасности, тем самым существуют ниши и изъяны в системе обеспечения безопасности.

Меры, применяемые сотрудниками ОВДТ, в зависимости от адресата классифицируются на меры, направленные на предупреждение правонарушений как со стороны работников ОТИиТС, так и со стороны пассажиров и граждан, пребывающих на ОТИиТС.

Автор заключает, что недостатки и систематические нарушения со стороны их сотрудников, упущения и недостатки в организации деятельности, динамичное развитие общественных отношений и появление современных информационных технологий, искусственного интеллекта и других новейших систем требуют современных комплексных решений, как в ближайшей, так и в среднесрочной и долгосрочной перспективе.

В третьем параграфе – *«Направления по совершенствованию административно-правового регулирования деятельности полиции на железнодорожном транспорте»* – диссертантом в целях преодоления и решения выявленных проблем в исследуемой сфере, а также с учетом все углубляющейся интеграцией в организацию деятельности органов управления различного уровня результатов развития информационных технологий и искусственного интеллекта,

представлены группы предложений, внедрение которых предлагается осуществить в два этапа:

К первой группе следует отнести такие меры, которые могут улучшить организацию деятельности рассматриваемых ОВДТ на первоначальном этапе, в результате которого полицейские подразделения ОВДТ в определенной степени должны приобрести некоторые надзорные полномочия по вопросам функционирования системы общественной безопасности на железнодорожном транспорте.

Ко второй группе предлагается отнести меры, направленные на совершенствование организационно-правовых основ деятельности как ОТИиТС, так и сил обеспечения общественной безопасности, включая полицейские подразделения ОВДТ, на среднесрочную и долгосрочную перспективу, в основе которых будут лежать результаты развития новейших информационных, телекоммуникационных и других высокотехнологических достижений научного развития (достижений на основе технологий искусственного интеллекта).

В **заключении** диссертации представлены итоги диссертационной работы, систематизированы ее научно значимые положения, выводы и предложения, определены перспективные направления дальнейшего исследования проблемы.

В **приложениях** содержатся результаты социологического опроса (анкетирования) сотрудников полиции, непосредственно обеспечивающих общественную безопасность на ОТИиТС железных дорог; статистические сведения об административных правонарушениях, совершенных в сфере железнодорожного транспорта.

**Основные положения диссертации отражены в следующих публикациях
общим объемом 5,57 п.л.:**

I. Статьи, опубликованные в журналах, входящих в перечень рецензируемых изданий, в которых должны быть опубликованы основные научные результаты диссертаций на соискание ученой степени кандидата наук:

1. Медведь А.П. Компетенция полиции в сфере обеспечения общественной безопасности на железнодорожном транспорте [Текст] / А.П. Медведь // Современная наука: актуальные проблемы теории и практики. Серия: экономика и право. – 2020. – № 3. – С. 180–184 (0,68 п.л.).
2. Медведь А.П. Историко-правовые аспекты развития системы общественной безопасности на железнодорожном транспорте России (с момента появления первых железных дорог до XX века) [Текст] / А.П. Медведь // Право и государство: теория и практика. – 2020. – № 5 (185). – С. 187–189 (0,56 п.л.).
3. Пичкур А.П., Ухов В.Ю. Нормативно-правовое регулирование общественной безопасности и правовых основ деятельности полиции на железнодорожном транспорте в Великобритании [Текст] / А.П. Пичкур, В.Ю. Ухов // Вестник Нижегородского университета им. Н. И. Лобачевского. – 2021. – № 6. – С. 169–174 (0,44 / 0,74 п.л.).
4. Пичкур А.П. Классификация субъектов обеспечения общественной безопасности на железнодорожном транспорте [Текст] / А.П. Пичкур // Вопросы российского и международного права. – 2022. – Т. 12. – № 1А. – С. 448–455 (0,69 п.л.).

II. Научные статьи, опубликованные в иных изданиях:

5. Медведь А.П. Ответственность в случае отказа оплаты поезда в поездах пригородного сообщения (гражданско-правовой аспект) [Электронный ресурс] / А.П. Медведь // Актуальные проблемы частного и публичного права (к юбилею доктора юридических наук, профессора, заслуженного работника Высшей школы Российской Федерации Игнатъевой Светланы Викторовны): материалы межвузовской научно-практической конференции. – СПб.: Санкт-Петербургский университет МВД России, 2018. – С. 293–295 (0,19 п.л.).
6. Медведь А.П. Штраф за безбилетный проезд в поездах пригородного и дальнего следования [Электронный ресурс] / А.П. Медведь // Правоохранительная деятельность органов внутренних дел в контексте современных научных исследований: материалы международной научно-практической конференции (8

декабря 2017) / сост. Д.В. Попов. – СПб.: Санкт-Петербургский университет МВД России, 2018. – С. 246–248 (0,18 п.л.).

7. Медведь А.П. Особенности государственного управления в области железнодорожного транспорта [Электронный ресурс] / А.П. Медведь // Актуальные проблемы административного и административно-процессуального права: сборник статей по материалам ежегодной всероссийской научно-практической конференции (Сорокинские чтения) / под общ. ред. Ю. Е. Аврутина, А. И. Каплунова. – СПб.: Санкт-Петербургский университет МВД России, 2018. – С. 208–213 (0,37 п.л.).

8. Медведь А.П. О месте полиции в административно-правовом механизме обеспечения безопасности на объектах железнодорожного транспорта [Электронный ресурс] / А.П. Медведь // Российская полиция: три века служения Отечеству: материалы юбилейной международной научной конференции, посвященной 300-летию российской полиции. – СПб.: Изд-во СПб ун-та МВД России, 2018. – С. 1272–1274 (0,18 п.л.).

9. Медведь А.П. Административно-правовое регулирование обеспечения общественной безопасности на железнодорожном транспорте [Электронный ресурс] / А.П. Медведь // Актуальные проблемы административного и административно-процессуального права: сборник статей по материалам X юбилейной международной научно-практической конференции (Сорокинские чтения) / под общ. ред. А. И. Каплунова. – СПб.: Санкт-Петербургский университет МВД России, 2019. – С. 739–743 (0,31 п.л.).

10. Медведь А.П. Профилактика правонарушений и детского травматизма на железнодорожном транспорте [Электронный ресурс] / А.П. Медведь // Правоохранительная деятельность органов внутренних дел в контексте современных научных исследований: материалы международной научно-практической конференции (7 декабря 2018) / сост. Э.Х. Мамедов. – СПб.: Санкт-Петербургский университет МВД России, 2019. – С. 233–236 (0,25 п.л.).

11. Медведь А.П. Зарубежный опыт административно-правового регулирования отношений в сфере функционирования железнодорожного транспорта

[Электронный ресурс] / А.П. Медведь // Актуальные проблемы административного и административно-процессуального права: сборник статей по материалам международной научно-практической конференции (Сорокинские чтения) / под общ. ред. А.И. Каплунова. – СПб.: Санкт-Петербургский университет МВД России, 2020. – С. 616–623 (0,43 п.л.).

12. Медведь А.П. Факторы, влияющие на обеспечение общественной безопасности на железнодорожном транспорте [Электронный ресурс] / А.П. Медведь // Правоохранительная деятельность органов внутренних дел в контексте современных научных исследований: материалы региональной научно-практической конференции (6 декабря 2019) / сост. А.А. Сарсенова, Э.Х. Мамедов. – СПб.: Санкт-Петербургский университет МВД России, 2020. – С. 151–154 (0,37 п.л.).

13. Медведь А.П. Историко-правовой анализ системы безопасности, содержащейся в Общем уставе российских железных дорог (1885 г.) [Текст] / А.П. Медведь // Актуальные проблемы полицейского права: материалы международной научно-практической конференции, посвященной 100-летию со дня образования Омской академии МВД России (01 июня 2020). – Омск: Омская академия МВД России, 2020. – С. 104–107 (0,3 п.л.).

14. Пичкур А.П. Развитие системы общественной безопасности на железнодорожном транспорте в XX веке [Электронный ресурс] / А.П. Пичкур // Актуальные проблемы административного и административно-процессуального права (Сорокинские чтения): сборник статей по материалам международной научно-практической конференции / под общ. ред. А.И. Каплунова. – СПб.: Санкт-Петербургский университет МВД России, 2021. – С. 798–801 (0,25 п.л.).

15. Пичкур А.П. Компетенция органов внутренних дел на транспорте по обеспечению общественной безопасности на железнодорожном транспорте [Электронный ресурс] / А.П. Пичкур // Актуальные проблемы административного и административно-процессуального прав (Сорокинские чтения): сборник статей по материалам международной научно-практической конференции, посвященной памяти доктор юридических наук, профессора, заслуженного деятеля науки

Российской Федерации, заслуженного юриста Российской Федерации Аврутина Юрия Ефремовича в связи с 75-летием со дня рождения / под общ. ред. А.И. Каплунова. – СПб.: Санкт-Петербургский университет МВД России, 2022. – С. 852–857 (0,37 п.л.).