

Дата поступления рукописи в редакцию: 23.03.2026 г.
Дата принятия рукописи в печать: 30.04.2026 г.

DOI: 10.24412/2076-1503-2026-4-695-704

ДЕНИСЕНКО Михаил Вячеславович,
кандидат юридических наук, доцент,
доцент кафедры правового обеспечения
национальной безопасности, законности и правопорядка
Института права и национальной безопасности
Российской академии народного хозяйства и государственной
службы при Президенте Российской Федерации,
доцент кафедры уголовно-правовых дисциплин
Международного юридического института,
e-mail: m.denisenko68@list.ru

СТОРУБЛЁНKOVA Елена Геннадиевна,
кандидат юридических наук, доцент,
доцент кафедры правового обеспечения
национальной безопасности, законности и правопорядка
Института права и национальной безопасности
Российской академии народного хозяйства и государственной
службы при Президенте Российской Федерации,
e-mail: Legendastor@mail.ru

КРИМИНОЛОГИЧЕСКИЙ МОНИТОРИНГ ПРЕСТУПНОСТИ НА ОБЪЕКТАХ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ: ОТ СТАТИСТИКИ К ПРЕДУПРЕЖДЕНИЮ

Аннотация. В статье рассматриваются ключевые направления трансформации системы предупреждения (профилактики) преступности на транспорте в контексте реализации национального проекта «Эффективная транспортная система» и Комплексного плана модернизации инфраструктуры до 2030 года. На основе статистического анализа данных МВД России авторы анализируют состояние и выявляют современные тенденции и структурные сдвиги транспортной преступности, отмечают качественную трансформацию субъектного состава. В работе определены приоритетные векторы превенции: внедрение искусственного интеллекта и биометрии, обеспечение финансовой безопасности при распределении бюджетных ассигнований, а также развитие цифровой виктимологической профилактики. Обосновывается переход к модели ситуативного предупреждения как наиболее адаптивному механизму минимизации криминальных угроз в современных условиях.

Ключевые слова: транспортная преступность, преступность на транспорте, предупреждение (профилактика) преступности, прозрачное пространство, цифровой мониторинг, статистические данные, виктимологическая профилактика.

DENISENKO Mikhail Vyacheslavovich,
PhD in Law, Associate Professor,
Associate Professor of the Department
of Legal Support of National Security,
Legality and Law and Order,
Institute of Law and National Security,
Russian Presidential Academy of National
Economy and Public Administration (RANEPA);
Associate Professor of the Department
of Criminal Law Disciplines,
International Law Institute

STORUBLENKOVA Elena Gennadievna,
PhD in Law, Associate Professor,
Associate Professor of the Department of Legal Support
of National Security, Legality and Law and Order,
Institute of Law and National Security,
Russian Presidential Academy of National Economy and
Public Administration (RANEPA)

CRIMINOLOGICAL MONITORING OF CRIME AT TRANSPORT INFRASTRUCTURE FACILITIES: FROM STATISTICS TO PREVENTION

Annotation. *The article examines the key directions in the transformation of the crime prevention system in the transport sector in the context of the implementation of the national project "Efficient Transport System" and the Comprehensive Infrastructure Modernization Plan up to 2030. Based on statistical analysis of data from the Ministry of Internal Affairs of Russia, the authors assess the current state and identify contemporary trends and structural shifts in transport-related crime, noting a qualitative transformation of the profile of offenders. The paper identifies priority vectors of prevention: the introduction of artificial intelligence and biometrics, ensuring financial security in the distribution of budgetary allocations, and the development of digital victimological prevention. The authors substantiate a shift towards a model of situational crime prevention as the most adaptive mechanism for minimizing criminal threats under current conditions.*

Key words: *transport crime, crime in the transport sector, crime prevention, transparent environment, digital monitoring, statistical data, victimological prevention.*

Развитие транспортного комплекса Российской Федерации осуществляется в рамках реализации национального проекта «Эффективная транспортная система» [7] и Комплексного плана развития инфраструктуры на период до 2036 года [5]. Эти программные документы диктуют необходимость трансформации классических подходов к обеспечению безопасности. Как отмечает Председатель Правительства РФ Михаил Мишустин, ежегодное финансирование отрасли в объеме около 1,5 трлн. рублей направлено на создание «бесшовной» логистики и цифровую трансформацию потоков [6].

Масштабная технологизация отрасли, высокая концентрация ресурсов и усложнение транспортных узлов (включая развитие Восточного полигона и высокоскоростных магистралей) выступают не только катализатором экономического роста, но и фундаментом для модернизации сложившейся системы профилактики преступности на транспорте, что ставит перед правоохранительными органами принципиально новые задачи.

В настоящее время криминологические исследования преступности на транспорте проводятся в основном на базе отдельных составов преступлений, предусмотренных главой 27 Уголовного кодекса РФ (далее – УК РФ), которые посягают на безопасность движения и эксплуатацию транспортных средств. Подобный фрагментарный анализ не позволяет сформировать целостную криминологическую характеристику транспортной преступности и спрогнозировать ее

последствия, что снижает эффективность мер по ее предупреждению.

Проведенный сравнительно-правовой анализ позволил дифференцировать преступность в транспортной сфере по двум критериям: месту совершения преступления (транспортная инфраструктура) и специфике технологических процессов функционирования транспорта. Данный подход позволил выделить два вида: 1) транспортно-инфраструктурную преступность (общуголовные преступления, совершаемые на объектах транспорта – кражи, мошенничества и др.); 2) транспортно-эксплуатационную преступность (преступления против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств – ст. 263–271.1 УК РФ). Разграничение проведено по четырем детерминирующим признакам:

1. Разграничение исследуемых категорий по объекту посягательства позволяет выявить следующие закономерности:
 - Инфраструктурная преступность характеризуется полиобъектностью. В данную группу включаются посягательства на разнообразные общественные отношения: собственность (кражи имущества пассажиров), жизнь и здоровье (насильственные преступления в поездах), общественную безопасность (акты терроризма). В указанных случаях транспортная инфраструктура выступает лишь криминогенным фоном или местом совершения преступления, не определяя его сущностную правовую природу.

- Эксплуатационная преступность, напротив, обладает специальным объектом, в качестве которого выступает совокупность общественных отношений, обеспечивающих безопасность движения и эксплуатацию транспортных средств. Непосредственной причиной совершения таких преступлений является нарушение порядка функционирования технического средства.
- 2. Разграничение исследуемых категорий по территориальному признаку (месту совершения деяния) строиться на следующих различиях:
 - Инфраструктурная преступность характеризуется привязкой к месту совершения преступлений (территориальный фактор): объектам транспортной инфраструктуры или транспортным средствам. Согласно п. 5 ст. 1 ФЗ № 16 «О транспортной безопасности» (далее – ФЗ № 16) к объектам инфраструктуры относят: железнодорожные, автомобильные вокзалы и станции; метрополитены; тоннели, эстакады, мосты; морские терминалы, акватории морских портов, аэродромы и аэропорты, здания, строения, сооружения, обеспечивающие управление транспортным комплексом и его функционирование. К транспортным средствам п. 11 ст. 1 ФЗ № 16 относит устройства, предназначенные для перевозки физических лиц, грузов, багажа, ручной клади, личных вещей, животных или оборудования: автомобильный транспорт, воздушные суда, суда для водных перевозок, железнодорожный подвижной состав, транспортные средства городского наземного электрического транспорта [3].
 - Эксплуатационная преступность характеризуется нарушением технологического процесса эксплуатации транспортных средств и территориальный фактор в этом случае особого значения не имеет. Решающим фактором здесь выступает не физическое нахождение субъекта на транспортном объекте, а функциональная связь его действий с безопасностью функционирования технического средства.
- 3. Анализ исследуемых явлений по субъективной стороне составов преступлений и специфике общественно-опасного деяния позволяет провести следующую дифференциацию:
 - Инфраструктурная преступность представлена преимущественно деяниями общеуголовной направленности (кражи, грабежи, разбои, убийства и т.д.). Субъективная сто-

рона данных составов преступлений характеризуется преимущественно умышленной формой вины.

- Эксплуатационная преступность преимущественно включает неосторожные деяния (ст. 263, 264 УК РФ и др.). Их специфика обусловлена нарушением профессиональных регламентов, должностных инструкций и стандартов безопасности. Преступный результат наступает вследствие ненадлежащего исполнения профессиональных обязанностей или правил эксплуатации технических средств.
- 4. Разграничение по характеристикам субъекта преступления позволяет выделить следующие особенности:
 - Инфраструктурная преступность характеризуется наличием общего субъекта. В данную категорию попадает неограниченный круг лиц: пассажиры, посетители объектов инфраструктуры или иные лица, находящиеся на территории транспортного узла.
 - Эксплуатационная преступность характеризуется наличием специального субъекта. К нему относятся лица, наделенные полномочиями по управлению, диспетчерскому контролю или технической эксплуатации транспортных средств (пилоты, водители, диспетчеры и др.).

На основании проведенного анализа можно сделать вывод: транспортно-инфраструктурная преступность шире и привязана к территории, в то время как транспортно-эксплуатационная преступность является ее ядром, и связана с безопасностью функционирования транспорта. Исходя из этого, выведены следующие дефиниции:

1. Транспортно-инфраструктурная преступность — это системная совокупность преступлений, совершенных на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах за определенный период, обусловленная спецификой транспортной среды.
2. Транспортно-эксплуатационная преступность — это системная совокупность преступлений, посягающих на безопасность функционирования транспортного комплекса, а также на установленный порядок эксплуатации транспортных средств и обеспечивающих их работу и технических систем.

Интегративный подход позволяет сформулировать следующее определение: транспортная преступность — это системная совокупность преступлений, детерминированных спецификой транспортной среды, проявляющихся в посягательствах на безопасность функционирования транспортного комплекса, установленный поряд-

док эксплуатации транспортных средств и обеспечивающих их работу технических систем (функциональный признак), а также в посягательствах на иные объекты в границах транспортной инфраструктуры и транспортных средств (территориальный признак), обладающая устойчивыми зако-

номерностями возникновения и трансформации в условиях развития техносферы.

Количественные параметры криминологической характеристики за пять лет позволяют выявить основные тенденции развития транспортной преступности.

Таблица 1. Динамика общей и тяжкой преступности в РФ и на транспорте (2021–2025 гг.)

Наименование показателя	2021	2022	2023	2024	2025
I. ОБЩАЯ ПРЕСТУПНОСТЬ					
1. Зарегистрировано преступлений по РФ (AB)	2 004 404	1 966 795	1 947 161	1 911 258	1 771 174
Темп прироста (+/-%)	-1,9	-1,9	-1,0	-1,8	-7,3
2. Зарегистрировано на Тр.	36 443	34 937	31 942	29 232	28 563
Темп прироста (+/-%)	8,7	-4,1	-8,6	-8,5	-2,3
УВ Тр. прест. в общей (%)	1,82	1,78	1,64	1,53	1,61
II. ТЯЖКИЕ И ОСОБО ТЯЖКИЕ ПРЕСТУПЛЕНИЯ					
4. Зарегистрировано по РФ	560 079	536 997	589 079	617 301	627 894
Темп прироста (+/-%)	-0,6	-4,1	9,7	4,8	1,7
5. Зарегистрировано на Тр.	9 833	9 536	10 727	9 829	12 081
Темп прироста (+/-%)	12,9	-3,0	12,5	-8,4	22,9
УВ тяжких Тр. прест. (%)	1,76	1,78	1,82	1,59	1,92
III. СУБЪЕКТНЫЙ СОСТАВ (ВЫЯВЛЕНО ЛИЦ)					
6. Всего выявлено лиц по РФ	848 320	818 986	750 465	666 260	594 917
7. Выявлено лиц на Тр.	19 878	20 004	17 936	15 732	14 136
8. Выявлено лиц за тяж.пр. по РФ	197 112	200 091	197 983	185 976	174 038
9. Выявлено лиц за тяж.пр. на Тр.	4 066	3 999	4 178	3 909	4 057
УВ выявленных лиц на Тр. (%)	2,34	2,44	2,39	2,36	2,38
УВ выявленных лиц за тяж.пр. на Тр. (%)	2,06	2,00	2,11	2,10	2,33

Источник: составлено авторами по материалам [8].

Динамика преступности в России за пять лет демонстрирует устойчивую тенденцию снижения: число зарегистрированных преступлений сократилось на 11,6% (с 2,00 до 1,77 млн.), а количество выявленных лиц, совершивших преступления – почти на 30% (с 848 до 595 тыс.). Транспортная преступность также сократилась на 21,6% (с 36,4 до 28,6 тыс.), показывая корреляцию с общероссийским трендом. Ее удельный вес в общей структуре преступности низкий и варьирует в пределах 1,5–1,8%.

В 2023–2024 гг. снижение транспортной преступности (ок. -8,5%) опережало общероссийские темпы. Однако в 2025 г. падение замедлилось до -2,3%, что на фоне резкого общероссийского сокращения преступности (-7,3%) указывает на рост интенсивности транспортной преступности и повышение ее удельного веса в общей структуре преступности. С 2025 г. выявлена опасная тенденция: число тяжких преступлений резко выросло на 23%, после спада на 8,4% в 2024 г. Фактически

объем регистраций вырос на треть, что неизбежно привело к росту их удельного веса (1,9%), что свидетельствует об ухудшении криминогенной обстановки на транспортных объектах.

Несмотря на общее снижение преступности, удельный вес выявленных на транспорте лиц остается стабильным (2,3–2,4%), что выше доли зарегистрированных преступлений (1,5–1,8%). На качественное изменение преступности указывает рост доли лиц, совершивших тяжкие деяния на транспорте (2,33%). В то время как по России их число сократилось (с 197 до 174 тыс.), на транспорте этот показатель стабилен (~4 тыс.), что свидетельствует об изменении качественных характеристик криминального профиля преступника.

Результаты анализа подтверждают автономность транспортной преступности, указывают на появление новых криминогенных факторов, продуцирующие преступность на транспорте, и обосновывают необходимость проведения модернизации сложившейся системы профилактики.

Таблица 2. Динамика преступлений экономической направленности в РФ и на транспорте (2021–2025 гг.)

IV. ПРЕСТУПЛЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ НАПРАВЛЕННОСТИ	2021	2022	2023	2024	2025
10. Зарегистрировано ПЭН по РФ	117 707	111 429	105 257	105 437	107 180
Темп прироста по РФ, %	11,6	-5,3	-5,5	0,2	1,7
11. Зарегистрировано ПЭН на Тр.	5 339	5 361	4 904	4 965	4 993
Темп прироста на Тр., %	11,5	0,4	-8,5	1,2	0,6
УВ ПЭН на Тр. в ПЭН по РФ (%)	4,5	4,8	4,7	4,7	4,7
12. Выявлено лиц за ПЭН в РФ	53717	51855	49220	49782	50324
13. Выявлено лиц за ПЭН на Тр.	2532	2982	2685	2768	2684
Темп прироста лиц по РФ, %	11,4	-3,5	-5,1	1,1	1,1
Темп прироста лиц на Тр., %	3,1	17,8	-10,0	3,1	-3,0
УВ ПЭН. в ТП (внутр.), %	14,6	15,3	15,4	17,0	17,5
УВ лиц ТП. в общерос. (внеш.)	4,7	5,8	5,5	5,6	5,3

Источник: составлено авторами по материалам [8].

Экономическая преступность в РФ после спада в 2022–2023 гг. (суммарно на 10,8%), перешла к умеренному росту и стабилизировалась к 2025 г. на отметке 107,1 тыс. преступлений. Удельный вес транспортного сектора в структуре экономической преступности невелик и составляет 4,7%. На фоне общего падения транспортной преступности на 21,6%, количество экономических преступлений сократилось лишь – на 6,5%, что привело к росту их удельного веса в отраслевой

структуре с 14,6% до 17,5%. Несмотря на снижение числа выявленных лиц в 2025 г. (-3,0%), их удельный вес в общероссийской структуре (5,3%) превышает долю зарегистрированных преступлений (4,7%). Данный факт указывает на высокую раскрываемость и подтверждает результативность деятельности транспортной полиции, пик эффективности которой пришелся на 2022 г. (5,8%).

Таблица 3. Динамика преступлений против собственности в РФ и на транспорте (2021–2025 гг.)

V. ПРЕСТУПЛЕНИЯ ПРОТИВ СОБСТВЕННОСТИ	2021	2022	2023	2024	2025
14. Зарегистрировано ППС по РФ	1 195 838	1 169 495	1 136 957	1 040 969	942 442
Темп прироста по РФ, %	-2,0	-2,2	-2,8	-8,4	-9,5
15. Зарегистрировано ППС на Тр.	14 379	13 512	10 784	9 659	8 315
Темп прироста на Тр., %	17,4	-6,0	-20,2	-10,4	-13,9
УВ на Тр. в общерос.(внеш.), %	1,20	1,16	0,95	0,93	0,88
16. Выявлено лиц по РФ (АВ)	345 912	339 023	300 760	250 597	220 738
17. Выявлено лиц на Тр. (АВ)	8 167	8 388	6 712	5 451	4 632
Темп прироста лиц по РФ, %	-6,4	-2,0	-11,3	-16,7	-11,9
Темп прироста лиц на Тр., %	7,2	2,7	-20,0	-18,8	-15,0
УВ ППС в ТП (внут.), %	39,4	38,7	33,8	33,0	29,1
УВ лиц на Тр.в общерос. (внеш.), %	2,36	2,47	2,23	2,18	0,13

Источник: составлено авторами по материалам [8].

За пять лет число преступлений против собственности на транспорте стремительно снизилось на 42,2% (с 14,4 до 8,3 тыс.), и вдвое опережает общероссийские темпы (-21,2%). Наибольшее расхождение в динамике зафиксировано в 2023 г., когда транспортный сектор показал спад на 20,2% при общероссийском снижении всего на 2,8%. Сопоставление данных подтверждает структурную трансформацию транспортной преступно-

сти: при сокращении удельного веса посягательств на собственность сократился (с 39,4% до 29,1%) отмечается рост доли экономических преступлений (с 14,6% до 17,5%).

Полученные данные позволяют выдвинуть гипотезу о смещении криминальной активности: вытеснении традиционных общеуголовных преступлений более сложными и латентными формами в экономической и ИТ-сфере.

**Таблица 4. Динамика преступлений против личности в РФ
и на транспорте (2021–2025 гг.)**

VI. ПРЕСТУПЛЕНИЯ ПРОТИВ ЛИЧНОСТИ	2021	2022	2023	2024	2025
18. Зарегистрировано ППЛ по РФ	254 128	240 107	227 315	209 715	190 476
Темп прироста по РФ, %	-0,9	-5,5	-5,3	-7,7	-9,2
19. Зарегистрировано ППЛ на Тр.	607	448	439	448	397
Темп прироста на Тр., %	1,5	-26,2	-2,0	2,1	-11,4
УВ ППЛ на Тр. в общерос. (внеш.), %	0,24	0,19	0,19	0,21	0,21
20. Выявлено лиц по РФ (АВ)	199 711	189 256	173 588	159 560	137 600
21. Выявлено лиц на Тр. (АВ)	392	395	326	300	279
Темп прироста лиц по РФ, %	-3,4	-5,2	-8,3	-8,1	-13,8
Темп прироста лиц на Тр., %	-3,7	0,8	-17,5	-8,0	-7,0
УВ ППЛ в ТП (внутренний), %	1,67	1,28	1,37	1,53	1,39
УВ лиц ППЛ на Тр. в общерос. (внеш.), %	0,20	0,21	0,19	0,19	0,20

Источник: составлено авторами по материалам [8].

Преступления против личности не являются определяющими для криминологической картины транспорта. Их количество сократилось на 34,6%, что опережает общероссийский темп снижения (–25%). На фоне доминирования на транспорте

корыстных и экономических преступлений удельный вес этой категории остается минимальным (1,3–1,7%), что свидетельствует об отсутствии специфических транспортных факторов, провоцирующих рост насильственной преступности.

**Таблица 5. Динамика преступлений с использованием ИТ-технологий в РФ
и на транспорте (2021–2025 гг.)**

VII. ПРЕСТУПЛЕНИЯ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ИТ-ТЕХНОЛОГИЙ	2021	2022	2023	2024	2025
22. Зарегистрировано по РФ (АВ)	517 722	522 065	676 951	765 365	675 372
Темп прироста по РФ, %	1,4	0,8	29,7	13,1	-11,8
23. Зарегистрировано на Тр. (АВ)	5 492	6 315	6 837	6 502	8 026
Темп прироста на Тр., %	1,1	15,0	8,3	-4,9	23,4

УВ на Тр. в общерос. (внеш.), %	1,06	1,21	1,01	0,85	1,19
24. Выявлено лиц по РФ (АВ)	86 696	96 665	105 014	98 088	168 168
25. Выявлено лиц на Тр. (АВ)	2 563	2 748	2 781	2 680	2 316
Темп прироста лиц по РФ, %	—	11,5	8,6	-6,6	71,4
Темп прироста лиц на Тр., %	—	7,2	1,2	-3,6	-13,6
УВ ИТ в ТП (внутр.), %	15,0	18,1	21,4	22,2	28,1
УВ лиц на Тр. в общерос. (внеш.), %	2,96	2,84	2,65	2,73	1,38

Источник: составлено авторами по материалам [8].

В 2025 г. ИТ-преступность на транспорте показала резкий рост на 23,4% на фоне отрицательной динамики по России (-11,8%). Пятилетний прирост в 46,1% подтверждает перенос криминальной активности в цифровую среду и критическую уязвимость отрасли, выводя данный фактор в разряд критических вызовов безопасности. Несмотря на резкий скачок выявляемости ИТ-преступников в целом по России, выявляемость выросла на 71,4%, на транспорте этот показатель сократился на 13,6%. Этот разрыв подтверждает дистанционный характер посягательств, совершаемых вне объектов инфраструктуры.

Выявленные тенденции требуют внедрения инновационных подходов к обеспечению безопасности. Цифровизация криминальных угроз делает традиционную профилактику недостаточно эффективной, что требует перехода к формированию новой модели предупреждения – синергической модели ситуативного предупреждения, объединяющей передовые технологии и правовой контроль [9]. Цель – создать среду, в которой совершение преступления на транспорте станет технически затруднительным, экономически невыгодным и повлечет неизбежную идентификацию личности. Данная модель представляет создание системы барьеров, исключающих возможность совершения преступления:

1. Категорирования объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств в зависимости от степени угрозы (ст. 6 ФЗ № 16). Соответствующие уровни безопасности для транспортного комплекса установлены Правительством РФ [4].

2. Планирование и реализация мер по обеспечению транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств (ст. 9 ФЗ № 16).
3. Обеспечение прозрачности финансовых потоков и контроля целевого использования бюджетных средств за счет внедрения обязательного электронного активирования в ЕИС (Единой информационной системе) [2].
4. Формирование прозрачного пространства на объектах транспорта. Это направление реализует концепцию «естественного наблюдения» через использование систем автоматизированного сбора и анализа данных. Синхронизация искусственного интеллекта, биометрической идентификации личности и сплошного видеомониторинга минимизирует латентность «слепых зон», а самообучающиеся модели видеоаналитики (автоматизированные системы распознавания образов) позволяют мгновенно выявлять различные аномалии и девиантное поведение лиц. Такой цифровой мониторинг обеспечивает раннюю профилактику правонарушений, позволяя пресекать криминальные угрозы на стадии их формирования.
5. Обеспечение виктимологической защиты. Эффективная профилактика сочетает техническую защиту персональных данных с повышенной цифровой грамотностью пользователей, что в совокупности снижает индекс виктимизации пассажиров на объектах транспорта.

Таким образом, модель ситуативного предупреждения сочетает высокие технологии с жестким антикоррупционным надзором и правовым контролем, что позволяет трансформировать транспортную инфраструктуру в интеллектуальное прозрачное пространство, защищенное от криминальных угроз.

Список литературы:

[1] О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации: Федеральный закон от 02.07.2021 № 360-ФЗ: [ред. от 08.08.2024 г.]. — Текст: электронный // КонсультантПлюс: [справ.-правовая система]. — URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 15.03.2026).

[2] О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд: Федеральный закон от 05.04.2013 № 44-ФЗ: [ред. от 25.12.2023 г.]. — Текст: электронный // КонсультантПлюс: [справ.-правовая система]. — URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 15.03.2026).

[3] О транспортной безопасности: Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ: [ред. от 25.12.2023 г.]. — Текст: электронный // КонсультантПлюс: [справ.-правовая система]. — URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 15.03.2026).

[4] Об уровнях безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств и о порядке их объявления (установления): Постановление Правительства Российской Федерации от 29.12.2020 № 2344: [ред. от 10.10.2024 г.]. — Текст: электронный // КонсультантПлюс: [справ.-правовая система]. — URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 15.03.2026).

[5] Об утверждении комплексного плана развития транспортной, энергетической, телекоммуникационной, социальной и иной инфраструктуры на период до 2036 года...: Распоряжение Правительства РФ от 29.08.2025 № 2365-р: [ред. от 16.12.2025 г.]. — Текст: электронный // КонсультантПлюс: [справ.-правовая система]. — URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 15.03.2026).

[6] Выступление Михаила Мишустина на пленарном заседании XVII Международного форума «Транспорт России»: [Москва, Гостинный Двор, 15 ноября 2023 г.] / Правительство Российской Федерации. — Текст: электронный // Правительство России: [официальный сайт]. — URL: <http://government.ru/news/50108/> (дата обращения: 15.03.2026).

[7] Паспорт национального проекта «Эффективная транспортная система»: [утвержден прото-

колом заседания Совета при Президенте Российской Федерации по стратегическому развитию и национальным проектам от 29.05.2024 г.]. — Текст: электронный // Министерство транспорта Российской Федерации: [официальный сайт]. — URL: <https://mintrans.gov.ru> (дата обращения: 15.03.2026).

[8] Состояние преступности в России за январь – декабрь 2021, 2022, 2023, 2024, 2025 гг.: статистические сборники / Министерство внутренних дел Российской Федерации, Главный информационно-аналитический центр. — Москва: ГИАЦ МВД России, 2022–2026. — Текст: электронный // Министерство внутренних дел Российской Федерации: [официальный сайт]. — URL: mvd.ru (дата обращения: 15.03.2026).

[9] Clarke, R. V. Situational Crime Prevention: Successful Case Studies / R. V. Clarke. — 2nd ed. — Albany, NY: Harrow and Heston, 1997. — 368 p. — ISBN 978-0911563221. — Текст: непосредственный.

References:

[1] On amending certain legislative acts of the Russian Federation: Federal Law of 02.07.2021 No. 360-FZ: [as amended on 08.08.2024]. - Text: electronic//ConsultantPlus: [legal system]. - URL: <http://www.consultant.ru> (access date: 15.03.2026).

[2] On the contract system in the field of procurement of goods, works, services to meet state and municipal needs: Federal Law of 05.04.2013 No. 44-FZ: [as amended on 25.12.2023]. - Text: electronic//ConsultantPlus: [legal system]. - URL: <http://www.consultant.ru> (access date: 15.03.2026).

[3] On transport safety: Federal Law No. 09.02.2007 of 16-FZ: [as amended on 25.12.2023]. - Text: electronic//ConsultantPlus: [legal system]. - URL: <http://www.consultant.ru> (access date: 15.03.2026).

[4] On the security levels of transport infrastructure facilities and vehicles and the procedure for their announcement (establishment): Decree of the Government of the Russian Federation of 29.12.2020 No. 2344: [as amended on 10.10.2024]. - Text: electronic//ConsultantPlus: [legal system]. - URL: <http://www.consultant.ru> (access date: 15.03.2026).

[5] On approval of a comprehensive plan for the development of transport, energy, telecommunications, social and other infrastructure for the period up to 2036...: Order of the Government of the Russian Federation of 29.08.2025 No. 2365-r: [as amended on 16.12.2025]. - Text: electronic//ConsultantPlus: [legal system]. - URL: <http://www.consultant.ru> (access date: 15.03.2026).

[6] Speech by Mikhail Mishustin at the plenary session of the XVII International Forum "Transport of

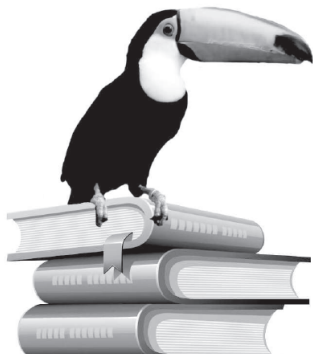
Russia”: [Moscow, Gostiny Dvor, November 15, 2023]/Government of the Russian Federation. - Text: electronic//Government of Russia: [official website]. - URL: <http://government.ru/news/50108/> (access date: 15.03.2026).

[7] Passport of the national project “Effective Transport System”: [approved by the minutes of the meeting of the Presidential Council on Strategic Development and National Projects of 29.05.2024]. - Text: electronic//Ministry of Transport of the Russian Federation: [official website]. - URL: <https://mintrans.gov.ru> (access date: 15.03.2026).

[8] The state of crime in Russia in January - December 2021, 2022, 2023, 2024, 2025: statistical collections/Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation, Main Information and Analytical Center. - Moscow: GIAC of the Ministry of Internal Affairs of Russia, 2022-2026. - Text: electronic//Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation: [official website]. - URL: mvd.ru (access date: 15.03.2026).

[9] Clarke, R. V. Situational Crime Prevention: Successful Case Studies / R. V. Clarke. — 2nd ed. — Albany, NY: Harrow and Heston, 1997. — 368 p. — ISBN 978-0911563221. - Text: direct.





ЮРКОМПАНИ

www.law-books.ru

Юридическое издательство
«ЮРКОМПАНИ»

Издание учебников,
учебных и методических
пособий, монографий,
научных статей.

Профессионально.

В максимально
короткие сроки.

Размещаем
в РИНЦ, E-Library.