

Терехин В.В.,
*профессор, доктор юридических наук, доцент кафедры уголовно-
процессуального процесса дисциплин института экономики, управления
и права ФГБОУ ВО «Волжский государственный университет водного
транспорта» 603950, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, д. 5.*

Хисориев М.М.,
*магистрант 2 курса института экономики, управления и права ФГБОУ
ВО «Волжский государственный университет водного транспорта»
603950, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, д. 5.*

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИЦИИ РОССИИ В 19 ВЕКЕ

***Аннотация:** В статье рассмотрены основополагающие принципы деятельности транспортной полиции в 19 веке. Рассматриваются первые предпосылки становления транспортной полиции как правоохранительного органа. Также рассмотрен правовой статус транспортной полиции 19 века и в настоящее время.*

***Ключевые слова:** Транспорт, полиция, железная дорога, жандарм, управление.*

***Annotation:** The article discusses the basic principles of the transport police in the 19th century. The first prerequisites for the formation of the transport police as a law enforcement agency are considered. The legal status of the transport police of the 19th century and at the present time is also considered.*

***Keywords:** Transport, police, railway, gendarme, management.*

День транспортной полиции России – профессиональный праздник работников подразделений обеспечения правопорядка на железнодорожном,

воздушном и водном транспорте МВД РФ. В 2019 году он отмечается 18 февраля.

День транспортной полиции России – неофициальный праздник. Дата приурочена к изданию декрета Всероссийским центральным исполнительным комитетом (ВЦИК) «Об организации межведомственной комиссии по охране железных дорог» 18 февраля 1919 года.

Декрет положил начало развитию подразделения МВД РФ, ответственного за безопасность на транспорте. Сейчас это подразделение называется «Главным управлением на транспорте МВД России».

Однако исторические корни отечественной правоохранительной системы теряются в глубине веков. Немало было сделано во времена Петра Великого и Екатерины II. Однако, в целом, государственная структура и состав полицейских сил определился к началу XIX века. В 1860-е – 1880 – е годы проводились кардинальные изменения в рамках масштабной реформы всей системы правопорядка империи. Дальнейшие перемены, как правило, не затрагивали сложившиеся устои и контур управления, в целом, всей правоохранительной системой в стране.[1,с.6]

В настоящее время одним из приоритетов российского правового государства является полноценное обеспечение безопасности на транспорте. В современной России транспорт играет действительно особую роль из-за большой территории страны в грамотном сочетании с относительно низкой плотностью населения. Преступления, совершаемые на транспорте, представляют собой явления, непосредственно связанные с угрозой национальной безопасности государства. В связи с этим практически всегда существовала острая необходимость обеспечить соблюдение законности и порядка в указанной области. Поиск новых способов и различных методов борьбы с преступностью на транспорте определяет, в свою очередь, изучение и использование опыта организации и деятельности правоохранительных органов на транспорте в Российской империи.

Становление Жандармских полицейских управлений железных дорог непосредственно связано со строительством самих магистралей. Начало массового строительства железных дорог в Российской империи приходится на середину 60-х годов XIX столетия.

Транспортная полиция появилась в дореволюционные времена. В 1836 году при императоре Николае I была построена первая железная дорога от Москвы до Царского Села.

С 1865 по 1875 год средний годовой прирост железных дорог России составлял 1,5 тысячи километров, а с 1893 по 1897 год — около 2,5 тысяч километров. Были построены линии Москва-Курск (1868 г.), Курск-Киев (1870 г.), Москва-Брест (1871 г.), Красноводск-Ташкент (1899 г.) и др. В 1891 г. начато строительство Великого Сибирского пути сразу с двух сторон - от Челябинска и от Владивостока. Великая Сибирская магистраль стала самой протяженной железной дорогой в мире (6503 км)². [2, с.210]

Стоит указать, что на первом этапе строительства железных дорог создавались отряды железнодорожных жандармов. Они были, в свою очередь, переданы в оперативное управление Министерства путей сообщения как организатора строительства, так как существенно отличались организованностью и мобильностью из всех подразделений Корпуса .

С 1866 года все полицейские части на железнодорожных магистралях стали называться Жандармскими полицейскими управлениями железных дорог.

В январе 1867 года по ходатайству шефа корпуса жандармов генерал-адъютанта Шувалова было принято решение о подчинении жандармско-полицейских управлений корпусу жандармов. [3, с.240]

В соответствии с утвержденным 13 марта 1867 года «Порядком учреждения жандармского надзора на вновь проводимых дорогах» в ведении каждого жандармско-полицейского управления включался участок дороги

протяженностью 2000 верст. Это расстояние делилось на участки в 200 верст каждый, находившиеся в ведении отделений.

Стоит указать, что линейные отделения были низовым структурными жандармской железнодорожной полиции и также строились по «километровому принципу».

Территория их обслуживания охватывала в среднем от двухсот до трехсот верст пути. В соответствии с Высочайшим повелением от 16 марта 1867 года штатное число нижних чинов Жандармских полицейских управлений железных дорог определялось нормой по два унтер-офицера на станцию, за исключением столичных местностей, где было положено по три унтер-офицера на станцию. В отдельных случаях «для облегчения службы начальника отделения или для исполнения определенных обязанностей по паспортной части на пограничных железнодорожных станциях» в состав отделения вводились должности помощников начальников отделений. Самым низовым структурным подразделением жандармской железнодорожной полиции были унтер-офицерские пункты, находившиеся на отдельных станциях. [4,с.87]

Таким образом, выстраивалась четкая вертикаль: унтер-офицерский пункт, отделение, а также управление.

Правовой статус железнодорожной жандармерии был уникальным. Жандармская железнодорожная полиция была воинской частью и выполняла функции внешней полиции в полосе отчуждения железной дороги, а также функции, обусловленные особенностями объекта обслуживания (рельса). Железнодорожная полиция решила задачи «сохранения внешнего порядка, порядочности и общественной безопасности в районе жандармских полицейских управлений железных дорог» и защиты объектов железнодорожного транспорта от преступных посягательств со стороны посторонних лиц и от незаконных действий самих железнодорожников.

Итак, к началу XX века сложилась система управления железнодорожной .
 . Вследствие бурного развития железнодорожной сети Жандармские полицейские управления железных дорог к началу XX века стали самыми крупными подразделениями Отдельного корпуса жандармов.

На сегодняшний день многочисленные вопросы охраны общественного порядка на объектах железнодорожного транспорта находят свое прямое отражение во множестве различных нормативных правовых актов, непосредственно регулирующих как деятельность полиции, так и многогранную работу субъектов транспортной инфраструктуры, оперативно сориентироваться в которых зачастую довольно нелегко.[5,с.145]

В актуальных условиях усложняющейся обстановки принятие своевременных грамотных мер становится особенно важным и необходимым.

Подводя итог, можно сделать вывод, что к началу двадцатого века процесс формирования жандармских отделений полиции на железной дороге был практически завершен. Можно говорить о создании и деятельности в Российской империи в этот период обширной, мощной и достаточно подготовленной структуры жандармской железнодорожной полиции для выполнения служебных обязанностей. Это был специализированный полицейский орган с широкими полномочиями по обеспечению правопорядка и безопасности на железнодорожном транспорте. [6, с.53]

Тщательное изучение опыта жандармских полицейских подразделений дает отличную возможность на конкретном материале показать особенную специфику и генезис правоохранительной службы на объектах железнодорожного транспорта России, взять на вооружение наиболее действенные формы и многочисленные методы работы особой силовой структуры - Жандармской железнодорожной полиции. Верность долгу и профессионализм — это настоящий пример для ныне действующих сотрудников территориальных органов МВД России на транспорте.

Список литературы:

1. Костенников М.В. Правовое регулирование транспортной безопасности и роль полиции в ее обеспечении. Журнал «НВ: Административное право и практика администрирования» / Содержание. 2013. № 9. С.5-8
2. Мурашко А.И. Деятельность железнодорожных жандармов по обеспечению государственной безопасности Российской империи // Вестник Воронежского института МВД России. 2013. № 3. С. 207-213.
3. Нижник Н.С., Дергилева С.Ю., Геворкян Д.С. Философия эвдемонизма как концептуальная основа теории и практики полицейского государства // Вестник Санкт-Петербургского университета МВД России. 2014. № 3 (63). С. 236-242.
4. Рыжова Ю.В. Организационно-правовые основы создания транспортной полиции в Российской империи // Труды Академии управления МВД России. 2016. № 3. С. 86-90.
5. Мамлеева Д.Р. Правовое регулирование организации и деятельности транспортной полиции во второй половине XIX века // Правовое государство: теория и практика. 2014. № 2. С. 144-148.
6. Целуйко А.В. Охрана правопорядка на железнодорожном транспорте в XIX - начале XX вв. // Вестник Всероссийского института повышения квалификации сотрудников МВД России. 2011. № 1. С. 52-54.