

Вестник Восточно-Сибирского института МВД России. 2026. № 2 (117). С. 213–226.  
 Vestnik of the East Siberian Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia. 2026,  
 vol. 117, no. 2, pp. 213-226.

**5.1.4. Уголовно-правовые науки  
 (юридические науки)**

**Научная статья  
 УДК 343.91**

**БЕЗОПАСНОСТЬ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ В РОССИИ:  
 ПОНЯТИЕ, СОВРЕМЕННЫЕ УГРОЗЫ, ПРОБЛЕМЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ**

**Репецкая Анна Леонидовна<sup>1</sup>, Иванова Анастасия Геннадьевна<sup>2</sup>**

<sup>1,2</sup>Восточно-Сибирский институт МВД России, Иркутск, Российская Федерация

<sup>1,2</sup>repetsk@mail.ru

**Введение.** В статье проанализированы состояние безопасности на железнодорожном транспорте в Российской Федерации, существующие современные угрозы данному виду безопасности, а также некоторые проблемы ее обеспечения.

**Материалы и методы.** Нормативную основу исследования образует законодательство в сфере транспортной безопасности, безопасности критической информационной инфраструктуры и уголовное законодательство, а также подзаконные нормативные правовые акты, регламентирующие порядок защиты объектов железнодорожного транспорта от актов незаконного вмешательства. В ходе исследования изучались материалы судебной практики, статистические данные о преступлениях террористической и диверсионной направленности за 2021–2025 годы, сведения ОАО «Российские железные дороги» о компьютерных атаках на инфраструктуру, а также открытые источники, содержащие информацию об инцидентах с беспилотными летательными аппаратами на железной дороге. Теоретическую базу составили труды ученых, занимавшихся проблемами определения актов незаконного вмешательства, квалификации кибертерроризма и кибердиверсии, а также вопросами цифровой трансформации уголовного права. Методологической основой исследования послужил комплекс общенаучных (анализ и синтез, индукция и дедукция, системно-структурный подход, логический метод) и специальных методов познания, включая формально-юридический, сравнительно-правовой, статистический, а также метод правового прогнозирования.

**Результаты исследования.** Авторами определено понятие безопасности железнодорожного транспорта, базирующегося на понятии «транспортная безопасность». Изучены основные виды угроз, среди которых в частности подробно рассмотрены: диверсионно-террористическая угроза, использование для осуществления диверсионно-террористической деятельности беспилотных летательных аппаратов, компьютерные атаки на объекты критической инфраструктуры железнодорожного транспорта, а также использование информационных технологий для осуществления посягательств на безопасность рассматриваемых объектов.

**Выводы и заключения.** Проведенное исследование позволило сделать вывод, что нужна системная работа по обеспечению безопасности, в частности железнодорожного транспорта, включая его инфраструктуру, безопасность грузов и пассажиров. Такой подход должен войти в приоритетные направления государственной транспортной политики, а пресечение и предупреждение противоправных деяний на железной дороге должно быть своевременным, соответствовать уровню существующих угроз и постоянно совершенствоваться

с учетом технологического развития противоправных посягательств.

**Ключевые слова:** транспортная безопасность, железнодорожный транспорт, диверсионно-террористическая деятельность, беспилотный летательный аппарат, компьютерная атака

**Для цитирования:** Репецкая А. Л., Иванова А. Г. Безопасность на железнодорожном транспорте в России: понятие, современные угрозы, проблемы обеспечения // Вестник Восточно-Сибирского института МВД России. 2026. № 2 (117). С. 213–226.

#### 5.1.4. Criminal Law Sciences (Legal Sciences)

##### Original article

### RAILWAY TRANSPORT SAFETY IN RUSSIA: CONCEPT, MODERN THREATS, AND ISSUES OF ENSURING

Anna L. Repetskaya<sup>1</sup>, Anastasia G. Ivanova<sup>2</sup>

<sup>1,2</sup>East Siberian Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia, Irkutsk, Russian Federation

<sup>1,2</sup>repetsk@mail.ru

**Introduction.** The article analyzes the state of security on railway transport in the Russian Federation, the existing contemporary threats to this type of security, as well as certain issues of its provision.

**Materials and Methods.** The normative framework of the study comprises legislation in the sphere of transport security, security of critical information infrastructure, criminal legislation, as well as subordinate regulatory legal acts governing the procedure for protecting railway transport facilities from acts of unlawful interference. In the course of the research, the authors examined materials of judicial practice, statistical data on crimes of a terrorist and sabotage nature for 2021–2025, information from Russian Railways (JSC Russian Railways) regarding computer attacks on its infrastructure, as well as open sources containing information on incidents involving unmanned aerial vehicles (UAVs) on the railway. The theoretical basis was formed by the works of scholars who have studied the problems of defining acts of unlawful interference, the qualification of cyberterrorism and cyber-sabotage, as well as issues of digital transformation of criminal law. The methodological basis of the study comprised a combination of general scientific (analysis and synthesis, induction and deduction, systemic-structural approach, logical method) and special methods of cognition, including formal-legal, comparative-legal, statistical, as well as the method of legal forecasting.

**The Results of the Study.** The authors define the concept of security of railway transport, based on the notion of “transport security”. The main types of threats have been examined, among which the following are considered in detail: sabotage-terrorist threat; the use of unmanned aerial vehicles for carrying out sabotage-terrorist activities; computer attacks on critical infrastructure facilities of railway transport; and the use of information technologies to commit encroachments on the security of the said facilities.

**Findings and Conclusions.** The conducted research has led to the conclusion that systemic work is required to ensure the security of railway transport in particular, including its infrastructure, cargo and passenger safety. Such an approach should become a priority direction of state transport policy, and the suppression and prevention of unlawful acts on the railway must be timely, correspond to the level of existing threats, and be continuously improved in light of the technological development of criminal encroachments.

**Keywords:** transport security, railway transport, sabotage and terrorist activities, unmanned aerial vehicle, computer attack

**For citation:** Repetskaya A. L., Ivanova A. G. Bezopasnost na zheleznodorozhnom transporte v Rossii: ponjatie, sovremennye ugrozy, problemy obespecheniya [Railway transport safety in Russia: concept, modern threats, and issues of ensuring]. Vestnik Vostochno-Sibirskogo institute MVD Rossii – Vestnik of the East Siberian Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia. 2026, vol. 117, no. 2, pp. 213-226. (In Russ.).

Действующая Стратегия национальной безопасности Российской Федерации, утвержденная 2 июля 2021 г. Указом Президента Российской Федерации № 400<sup>1</sup>, устанавливает перечень стратегических национальных приоритетов, направленных на развитие страны. Бесперебойная работа транспортной инфраструктуры, и прежде всего железнодорожного транспорта, является необходимым условием практической реализации указанных приоритетов.

Железнодорожный транспорт является одним из доминирующих видов транспорта в стране, поскольку обеспечивает экономическую и социальную связь регионов, территориальную целостность и поддержание обороноспособности государства. Именно этим видом транспорта осуществляется перевозка основных объемов грузов и пассажиров. При этом как грузопотоки, так и пассажиропотоки ежегодно увеличиваются. Так, в 2025 г. железнодорожным транспортом было перевезено более 1,3 млрд человек<sup>2</sup>, что на 8 % больше, чем пять лет назад, в 2021 г. (1,06 млрд чел.)<sup>3</sup>. Объемы перевозимых грузов,

---

<sup>1</sup> О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации : Указ Президента Российской Федерации от 2 июля 2021 г. № 400 // КонсультантПлюс : сайт. URL: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_389271/](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_389271/) (дата обращения: 11.03.2026).

<sup>2</sup> Андрей Никитин рассказал о приоритетных направлениях деятельности Минтранса России в ходе «Открытого диалога» в Совете Федерации // Министерство транспорта Российской Федерации : офиц. сайт. URL: <https://mintrans.gov.ru/press-center/news/12493> (дата обращения: 11.03.2026)

<sup>3</sup> Статистика. Транспорт России. Информационно-статистический бюллетень. 2021 год // Министерство транспорта Российской Федерации : офиц. сайт. URL: <https://mintrans.gov.ru/ministry/results/180/documents/> (дата обращения: 11.03.2026).

особенно на дальние расстояния, тоже большие: в 2025 г. их было перевезено 1116,8 млн тонн<sup>4</sup>.

Разветвленная сеть ОАО «Российские железные дороги» (далее – ОАО «РЖД») включает 17 железных дорог общей протяженностью 87,8 тыс. км. Она занимает первое место в мире по интенсивности использования, обеспечивает 87 % грузооборота страны и около трети пассажиропотока<sup>5</sup>.

Одновременно с этим инфраструктура железнодорожного транспорта представляет собой уязвимую среду для различного рода угроз. Это связано с рядом детерминирующих их факторов: массовым скоплением пассажиров как на вокзалах (перронах), так и в поездах; небольшим количеством пунктов досмотра; большим объемом перевозки опасных грузов и значительной территориальной протяженностью железнодорожного полотна, его доступностью, и, соответственно, сложностью контроля за обеспечением его безопасности. Следовательно, обеспечение транспортной безопасности железнодорожной отрасли – это важнейший элемент системы обеспечения национальной безопасности в целом.

Анализ состояния безопасности на транспорте сложно провести, не определив это понятие. Между тем легальное определение понятия «безопасность» в Федеральном законе от 28 декабря 2010 г. № 390-ФЗ «О безопасности»<sup>6</sup> отсутствует, что само по себе создает сложности [1, с. 119], поскольку может толковаться неоднозначно.

Национальная безопасность, в структуру которой включена транспортная безопасность, определяется Стратегией национальной безопасности Российской Федерации. Под национальной безопасностью понимается состояние защищенности национальных интересов Российской Федерации от внешних и внутренних угроз, при котором обеспечиваются реализация конституционных прав и свобод граждан, достойные качество и уровень их жизни, гражданский мир и согласие в стране, охрана суверенитета Российской Федерации, ее независимости и государственной целостности, социально-экономическое развитие страны. Здесь же дано понятие «угроза национальной безопасности», которое определяется как совокупность условий и факторов, создающих прямую или косвенную возможность причинения ущерба национальным интересам Российской Федерации.

Вместе с тем законодательно определено понятие «транспортная безопасность», которое содержится в ст. 1 Федерального закона от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» (далее – Федеральный закон «О транспортной

<sup>4</sup> Обзор работы грузового железнодорожного транспорта за 12 месяцев 2025 г. // СОЖТ (Союз операторов железнодорожного транспорта). URL: <https://railsovet.ru/upload/iblock/027/4dkrvovxvjklcfw5oj68204qfkzgzqkd.pdf> (дата обращения: 11.03.2026).

<sup>5</sup> Развитие опорной сети железных дорог // Минтранс России : сайт. URL: <https://www.transport.gov.ru/national-project/razvitie-opornoy-seti-zheleznykh-dorog> (дата обращения: 11.03.2026)

<sup>6</sup> О безопасности : Федер. закон № 390-ФЗ : принят Гос. Думой 7 декабря 2010 г. : одобрен Советом Федерации 15 декабря 2010 г. : послед. ред. // КонсультантПлюс : сайт. URL: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_108546/](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_108546/) (дата обращения: 11.03.2026).

безопасности»)<sup>7</sup>. Транспортная безопасность – это состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства.

Между тем, по мнению некоторых авторов, указанный перечень объектов защиты является достаточно узким и прямо не учитывает основного – обеспечения безопасности жизни и здоровья человека на транспорте [2, с. 164]. Однако, как представляется, данное упущение устраняется в определении понятия «акт незаконного вмешательства» (далее – АНВ), под которым, согласно вышеуказанному федеральному закону, понимается противоправное действие (бездействие), в том числе террористический акт, угрожающее безопасной деятельности транспортного комплекса, повлекшее за собой причинение вреда жизни и здоровью людей, материальный ущерб либо создавшее угрозу наступления таких последствий.

При анализе приведенных дефиниций становится очевидным, что в одном случае речь идет о защите «транспортной инфраструктуры и транспортных средств», а в другом – обо всем транспортном комплексе. Содержание данных понятий установлено законодателем, при этом очевидно, что понятие «транспортного комплекса» шире, так как в него, помимо объектов транспортной инфраструктуры, включены еще и ее субъекты, и транспортные средства. Соответственно, законодатель фактически сузил содержание транспортной безопасности, по сравнению с содержанием угрозы, которой она призвана противостоять, что противоречит правилам формальной логики [2, с. 165].

Кроме того, существует и неоднозначность толкования понятия АНВ как действия и бездействия. Некоторые ученые считают, что из всего многообразия АНВ часть из них может быть проявлена и в форме бездействия [3, с. 25; 4, с. 57]. Другая же часть исследователей [5, с. 17; 6, с. 195–199] утверждает о возможности вмешательства в деятельность транспортной системы только путем совершения активных действий. В этой связи возникает вопрос о том, что же считать АНВ. В Федеральном законе «О транспортной безопасности» не содержится регламентированного перечня действий, образующих АНВ, так же как отсутствует порядок определения угроз совершения АНВ.

В имеющемся приказе Министерства транспорта Российской Федерации, Федеральной службы безопасности Российской Федерации и Министерства внутренних дел Российской Федерации от 5 марта 2010 г. «Об утверждении Перечня потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств»<sup>8</sup> закреплена девять приоритетных для государства потенциальных угроз, совершаемых в форме действия, которые могут привести к незаконному вмешательству. При этом необходимо заметить, что восемь из таких угроз подпадают под признаки регламентированного в Уголовном кодексе Российской Федерации (далее – УК РФ) состава преступления –

<sup>7</sup> О транспортной безопасности : Федер. закон № 16-ФЗ : принят Гос. Думой 19 января 2007 г. : одобрен Советом Федерации 2 февраля 2007 г. : послед. ред. // КонсультантПлюс : сайт. URL: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_66069/](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_66069/) (дата обращения: 11.03.2026).

<sup>8</sup> Об утверждении Перечня потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств : Министерства транспорта Российской Федерации, Федеральной службы безопасности Российской Федерации и Министерства внутренних дел Российской Федерации от 5 марта 2010 г. № 52/112/134 // Гарант : сайт. URL: <https://base.garant.ru/12174831/> (дата обращения: 11.03.2026).

террористического акта. Иные угрозы в данном Перечне не указаны, хотя фактически их спектр обширен.

Неслучайно учеными предлагается заменить термин «акт незаконного вмешательства» на более широкое понятие «факт незаконного воздействия», позволяющее охватить весь спектр противоправных действий, угрожающих транспортной безопасности и нарушающих ее [3, с. 25].

Непосредственно безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта определяется Федеральным законом от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»<sup>9</sup>, которая понимается как состояние защищенности процесса движения железнодорожного подвижного состава и самого железнодорожного подвижного состава, при котором отсутствует недопустимый риск возникновения транспортных происшествий и их последствий, влекущих за собой причинение вреда жизни или здоровью граждан, окружающей среде, имуществу физических или юридических лиц, государственному или муниципальному имуществу, а также жизни или здоровью животных и растений.

Анализ данных положений показывает, что безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта касается технической надежности, а транспортная безопасность направлена на защиту от противоправных действий. Соответственно, субъекты юридической ответственности за транспортные правонарушения в этих сферах будут различны.

На современном этапе существуют несколько групп угроз транспортной безопасности. Одной из наиболее опасных и относительно распространенных является диверсионно-террористическая угроза, опасность которой с каждым годом возрастает из-за продолжающихся враждебных действий со стороны Украины и других западных стран, совершенствования взрывной техники и боеприпасов, возможностей информационно-телекоммуникационных технологий, используемых не только для координации преступников, но и для осуществления дистанционного наблюдения и дистанционных взрывов.

Так, за последние пять лет (2021–2025гг), в том числе четыре года, прошедших с начала специальной военной операции (далее – СВО), количество преступлений террористической направленности на всей территории Российской Федерации увеличилось в 2,6 раза – с 2 136 преступлений, зарегистрированных в 2021 г., до 5 920 преступлений – в 2025 г.<sup>10</sup> При этом абсолютные показатели преступлений, квалифицированных как террористический акт (ст. 205 УК РФ) за этот же период времени выросло в 4,5 раза: с 41 в 2021 г. до 1830 – в 2025 г.

При этом железнодорожный транспорт стал одним из наиболее распространенных объектов посягательств, что связано с большой протяженностью инфраструктуры, относительной доступностью ее ключевых элементов и сложностью охраны периметра.

<sup>9</sup> О железнодорожном транспорте в Российской Федерации : Федер. закон № 17-ФЗ : принят Гос. Думой 24 декабря 2002 г. : одобрен Советом Федерации 27 декабря 2002 г. : послед. ред. // КонсультантПлюс : сайт. URL: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_40443/](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_40443/) (дата обращения: 11.03.2026).

<sup>10</sup> Статистические данные о показателях преступности взяты авторами из отчетов ГИЦ МВД России о состоянии преступности за указанные периоды, при этом приведенные относительные показатели рассчитаны самостоятельно.

Так, если в 2021 г. из общего количества зарегистрированных в России терактов на железнодорожном транспорте совершалось только каждое 18 преступление (7 из 127), то в 2024 г. это было уже каждое 10-е преступление (111 из 1 191), а их уровень за исследуемый период увеличился в 16 раз.

За период специальной военной операции было зафиксировано более 220 случаев диверсий на железной дороге<sup>11</sup>, при этом фактически каждый третий человек, совершающий такое преступление – несовершеннолетний.

Необходимо отметить, что до ноября 2025 года возраст привлечения к уголовной ответственности за диверсию составлял 16 лет. Однако Федеральным законом от 17 ноября 2025 г. № 420 «О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации»<sup>12</sup> возраст субъекта преступления был снижен и аналогично с составом «террористический акт» составил 14 лет. Таким образом, по степени общественной опасности диверсионная деятельность встала в один ряд с террористической.

Несмотря на наличие в научном сообществе дискуссии о необходимости снижения возраста уголовной ответственности за диверсию<sup>13</sup>, представляется, что принятое решение является вынужденной, своевременной и адекватной мерой. Способность лица, достигшего 14 лет, осознавать общественную опасность и последствия своих действий при поджоге релейного шкафа или попытке подрыва железнодорожных путей не вызывает сомнений.

Учитывая масштаб диверсионной деятельности, особенно в условиях современной военно-политической обстановки, а также целенаправленное вовлечение подростков в совершение преступлений подобного рода, можно утверждать, что снижение возраста привлечения к уголовной ответственности является важным превентивным механизмом.

Преступления диверсионно-террористической направленности, как правило, совершаются классическими способами: поджоги, взрывы, использование смертников и т. д. Однако все чаще диверсионно-террористические группы используют не только классические способы совершения своих противоправных деяний на объектах инфраструктуры железнодорожного транспорта, но и применяют современные средства, новые тактические приемы, способы и методы, которые негативным образом воздействуют на транспортную безопасность.

В результате при совершении этих преступлений, не изменяя содержания, преступники фактически полностью поменяли способы как подготовки, так и их совершения. При этом особую опасность приобрело неправомерное использование

<sup>11</sup> С начала СВО в России совершены 184 диверсии на железной дороге // gosrf.ru : сайт. URL: <https://gosrf.ru/s-nachala-svo-v-rossii-soversheny-184-diversii-na-zheleznoj-doroge> (дата обращения: 11.03.2026)

<sup>12</sup> О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации : Федеральный закон от 17 ноября 2025 г. № 420 : принят Гос. Думой 11 ноября 2025 г. : одобрен Советом Федерации 12 ноября 2025 г. // Гарант.ру : сайт. URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/412956603/> (дата обращения: 11.03.2026).

<sup>13</sup> Выступление Ю. П. Синельщикова в Госдуме по законопроекту о наказании для юных диверсантов // Коммунистическая партия Российской Федерации : сайт. URL: <https://kprf.ru/dep/gosduma/activities/238495.html> (дата обращения: 11.03.2026); В СПЧ раскритиковали идею снизить возрастной порог за совершение диверсий // News : сайт. URL: <https://news.ru/society/v-spch-raskritikovali-ideyu-snizit-vozzrastnoj-porog-za-sovershenie-diversij> (дата обращения: 11.03.2026).

беспилотных летательных аппаратов (далее – БПЛА) для совершения диверсий и террористических актов.

Особенно опасно применение БПЛА на железной дороге в отношении подвижного состава, осуществляющего движение с пассажирами или опасными грузами, что, несомненно, является очередной современной угрозой безопасности открытой и протяженной инфраструктуры железнодорожного транспорта.

Воздушный кодекс Российской Федерации (далее – ВК РФ) не содержит определения БПЛА. Его нормы дают понятие беспилотного воздушного судна (далее – БВС), которое закреплено в п. 5 ст. 32 ВК РФ. Согласно закону под БВС понимается «воздушное судно, управляемое, контролируемое в полете пилотом, находящимся вне борта такого воздушного судна (внешний пилот)».

Сходное понятие беспилотным летательным аппаратам дается в п. п. 3.1.1 ГОСТ Р 57258-2016, где оно определяется как «воздушное судно, управляемое в полете пилотом, находящимся вне борта такого воздушного судна, или выполняющее автономный полет по заданному предварительно маршруту»<sup>14</sup>.

Официальной статистики, фиксирующей случаи незаконного применения БПЛА на объектах железнодорожной инфраструктуры, не существует, что значительно осложняет анализ динамики состояния использования БПЛА для посягательств в указанной сфере. Однако, по данным открытых источников, в 2024–2026 годах фиксируются многочисленные инциденты с БПЛА на железной дороге.

Так, в результате атаки БПЛА 21 апреля 2026 г. была повреждена контактная сеть железнодорожного транспорта, в результате чего 24 поезда были остановлены на Северо-Кавказской железной дороге<sup>15</sup>. Атака БПЛА в городе Петров Вал в Волгоградской области в августе 2025 г. привела к задержке тринадцати пассажирских поездов<sup>16</sup>. В результате атаки БПЛА в июле 2025 г. на станции Песчанокопская Ростовской области была повреждена контактная сеть, задержаны 10 поездов<sup>17</sup>. Эти примеры многочисленны.

Помимо прямого физического воздействия на объекты инфраструктуры ОАО «РЖД», влекущие повреждение контактных сетей, железнодорожного полотна, подвижных составов и т. д., БПЛА способны «вести оптическую, электронную разведку и наблюдение, сопровождать поезда и воинские эшелоны в течение продолжительного времени, а также нести взрывчатые боевые части и взрывные устройства различного типа» [7, с. 119].

<sup>14</sup> ГОСТ Р 57258-2016. Системы беспилотные авиационные. Термины и определения, утвержден и введен в действие Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 10 ноября 2016 г. № 1674 // Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов : сайт. URL: <https://docs.cntd.ru/document/1200141433> (дата обращения: 11.03.2026).

<sup>15</sup> Грищенко Н. Поезда вышли из графика: Что известно об атаке беспилотников на регионы России // rg.ru : сайт. URL: [https://rg.ru/2026/04/21/reg-ufo/poezda-vyshli-iz-grafika-cto-izvestno-o-nalete-bpla-na-regiony-21-aprelia.html?utm\\_referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F](https://rg.ru/2026/04/21/reg-ufo/poezda-vyshli-iz-grafika-cto-izvestno-o-nalete-bpla-na-regiony-21-aprelia.html?utm_referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F) (дата обращения: 11.03.2026).

<sup>16</sup> В Волгоградской области задерживаются тринадцать поездов после атаки БПЛА // РИА Новости : сайт. URL: <https://ria.ru/20250823/poezda-2037143760.html> (дата обращения: 11.03.2026).

<sup>17</sup> Куманев А. Новая реальность для туристов: беспилотники бьют по поездам и вокзалам на юге России // Новые Известия : сайт. URL: [https://newizv.ru/news/2025-07-25/novaya-realnost-dlya-turistov-bespilotniki-byut-po-poezdam-i-vokzalam-na-yuge-rossii-437503?utm\\_source](https://newizv.ru/news/2025-07-25/novaya-realnost-dlya-turistov-bespilotniki-byut-po-poezdam-i-vokzalam-na-yuge-rossii-437503?utm_source) (дата обращения: 11.03.2026).

Таким образом, БПЛА представляют собой серьезную и динамично развивающуюся угрозу безопасности железнодорожного транспорта, поэтому необходимо стремиться к постоянному повышению уровня его защищенности.

Цифровизация транспортной отрасли в настоящее время является еще одним современным вызовом обеспечению безопасности в этой сфере. Внедрение новых информационных технологий в работу железнодорожного транспорта, с одной стороны, помогает автоматизировать процессы управления транспортом, сделав его более эффективным и безопасным, повысить комфорт пассажиров, а с другой - увеличивает риск компьютерных атак на его объекты критической информационной инфраструктуры (далее - объекты КИИ).

В ст. 2 Федерального закона от 26 июля 2017 г. № 187-ФЗ «О безопасности критической информационной инфраструктуры»<sup>18</sup> дается определение компьютерной атаки, под которой понимается «целенаправленное воздействие программных и (или) программно-аппаратных средств на объекты критической информационной инфраструктуры, сети электросвязи, используемые для организации взаимодействия таких объектов, в целях нарушения и (или) прекращения их функционирования и (или) создания угрозы безопасности обрабатываемой такими объектами информации». Кроме того, в данной норме раскрываются понятия как критической информационной инфраструктуры, так и ее объектов.

Подавляющая часть объектов инфраструктуры железной дороги действует и управляется в автоматическом режиме; сервисы по продаже билетов также автоматизированы и содержат значительное количество персональных данных своих пассажиров.

Вместе с тем, согласно информации ОАО «РЖД», ежегодно отражается свыше 2,5 миллиона компьютерных атак на инфраструктуру ОАО «РЖД»<sup>19</sup>, в 2024 году данный показатель составил 2,7 миллиона<sup>20</sup>. Такое количество атак свидетельствует, во-первых, о критической значимости железнодорожного транспорта как объекта поражения, во-вторых, о необходимости постоянного совершенствования систем кибербезопасности, в-третьих, о трансформации характера угроз, которые приобретают массовый автоматизированный характер.

Негативное влияние компьютерных атак на объекты КИИ невозможно оценить. Самым безобидным влиянием компьютерной атаки можно считать блокировку инфраструктурных сервисов и систем для пассажиров и невозможность их временного использования. Так, 1 апреля 2025 г. ОАО «РЖД» подверглось массивной DDoS-

<sup>18</sup> О безопасности критической информационной инфраструктуры Российской Федерации : Федер. закон № 187-ФЗ : принят Гос. Думой 12 июля 2017 г. : одобрен Советом Федерации 19 июля 2017 г. : послед. ред. // Гарант : сайт. URL: <https://base.garant.ru/71730198/> (дата обращения: 11.03.2026).

<sup>19</sup> РЖД ежегодно отражают более 2,5 млн кибератак на инфраструктуру // Российские железные дороги : сайт. URL: <https://company.rzd.ru/ru/9401/page/78314?accessible=true&id=225596> (дата обращения: 11.03.2026).

<sup>20</sup> РЖД в 2024 году отразили 2,7 миллиона кибератак на инфраструктуру // РЖД-Партнер.ру : сайт. URL: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/rzhd-v-2024-godu-otrazili-2-7-milliona-kiberatak-na-infrastrukturu/> (дата обращения: 11.03.2026)

атаке, в результате которой сайт и мобильное приложение прекратило свою работу на некоторое время<sup>21</sup>.

Кроме того, возможно хищение конфиденциальной информации пассажиров и работников транспорта. Дестабилизация оперативного управления перевозками может повлечь остановку движения транспорта, значительные экономические потери, подрыв репутации перевозчика, а самое главное – реальные катастрофы, такие как столкновение поездов, сход железнодорожного состава с рельсов.

Следует отметить, что результаты компьютерной атаки в отдельных случаях можно рассматривать как кибертерроризм или кибердиверсию в зависимости от цели их совершения. Данные понятия, как и способы их свершения, не закреплены законодателем. Однако ученые в целом согласны с их описанием [8, с. 171], чего не скажешь о позиции относительно необходимости выделения кибертерроризма и кибердиверсии в качестве самостоятельных составов преступлений.

Не секрет, что цифровая трансформация общества идет параллельно с аналогичными процессами в преступности. Развитие информационно-коммуникационных технологий (далее – ИКТ) повлекло массовое их использование при совершении преступлений, в том числе таких опасных, как терроризм и диверсия.

Вопрос выделения в отдельные составы преступлений, которые уже существуют в УК РФ, но совершаются с использованием ИКТ, в настоящее время является остро дискуссионным в целом и в частности, когда речь идет о рассматриваемых составах.

Так, некоторые ученые выступают за сохранение имеющейся регламентации, считая, что перечень действий, образующих составы преступлений, предусмотренных ст. 205 УК РФ и ст. 281 УК РФ, открытый и, соответственно, кибертерроризм и кибердиверсия являются лишь способами их совершения [9, с. 7; 10, с. 724; 11, с. 551]. Другие высказываются о необходимости введения в УК РФ специализированных уголовно-правовых норм, отражающих специфику рассматриваемых деяний [12, с. 308–309; 8, с. 173; 13, с. 38; 14, с. 228].

Между тем необходимо выработать общие подходы к правовому регулированию традиционных преступлений, которые совершаются с использованием современных технологических решений, тем более что рассматриваемые составы не являются единственными, совершение которых возможно с использованием ИКТ. Неслучайно решение этих проблем предлагается через принятие цифрового уголовного кодекса, который бы регулировал ответственность за цифровые преступления [14].

Кроме того, для противодействия киберпреступлениям, особенно совершаемым на транспорте, необходимо понимать уровень их распространения по отрасли, видам транспорта и т. д., но анализировать динамику состояния совершения террористических актов и диверсий с применением информационно-телекоммуникационных технологий в принципе очень сложно, поскольку в Российской Федерации они не учитываются в массивах уголовной статистики.

Тем не менее развитие цифровой трансформации общественных процессов неуклонно ведет к изменению правового регулирования, в том числе и в сфере регламентации уголовной ответственности за преступления, совершенные

<sup>21</sup> Сайт и мобильное приложение РЖД подверглись массовой DDoS-атаке // ТАСС : сайт. URL: <https://tass.ru/ekonomika/23563827> (дата обращения: 11.03.2026).

с использованием ИКТ. Так, введение в правовой оборот понятий «компьютерная атака», совершение преступления с «использованием информационно-телекоммуникационных сетей, включая сеть «Интернет»<sup>22</sup>, заложило фундамент для будущей детализации уголовной ответственности за деяния в киберпространстве.

Проведенное исследование позволяет сделать вывод о том, что существующие угрозы безопасности функционирования железнодорожного транспорта имеют современный характер, поскольку они связаны с развитием техники и технологий, цифровизацией, текущей ситуацией на СВО. Решить эти проблемы радикально не получится, нужна системная сложная работа по обеспечению безопасности, в частности железнодорожного транспорта, включая его инфраструктуру, безопасность грузов и пассажиров.

Такой подход должен войти в приоритетные направления государственной транспортной политики, а пресечение и предупреждение противоправных деяний на железной дороге должно быть своевременным, соответствовать уровню существующих угроз и постоянно совершенствоваться с учетом технологического развития противоправных посягательств.

#### СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Землин А. И. Правовые проблемы обеспечения транспортной безопасности в России на современном этапе // Становление и развитие профессии юриста: наследие поколений (памяти юристов-фронтовиков посвящается) : сб. науч. тр. Всерос. науч.-практ. конф. (г. Тамбов, 29–30 октября 2020 г.). Тамбов, 2021. С. 114–122.

2. Овечкин А. П. Сущность и содержание понятия «акты незаконного вмешательства» на транспорте // Транспортное право и безопасность. 2022. № 1 (41). С. 162–168.

3. Дмитриев С. А. К вопросу о понятии «акт незаконного вмешательства» в законодательстве о транспортной безопасности // Транспортное право. 2009. № 1. С. 23–26.

4. Рязанов Н. С. Акты незаконного вмешательства как основная угроза транспортной безопасности Российской Федерации // Вестник Омской юридической академии. 2017. Том 14. № 1. С. 53–57.

5. Корякин В. М. Акт незаконного вмешательства в транспортную деятельность: вопросы юридической квалификации // Право и государство: теория и практика. 2019. № 11 (179). С. 17–19.

6. Семенов С. А. К вопросу о защите объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства // Транспортное право и безопасность. 2021. № 4 (40). С. 190–207.

7. Дрецинский В. А., Гречин С. В. Правовые основы защиты объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта от воздействия БПЛА. Проблемные вопросы, возможные пути их решения // Научные проблемы материально-технического обеспечения Вооруженных Сил Российской Федерации. 2025. № 1 (35). С. 118–124.

8. Турутина Е. Э. Угроза кибертерроризма: пути противодействия // Вестник Российского университета кооперации. 2021. № 4 (46). С. 170–174.

<sup>22</sup> См., например: ст. 171<sup>2</sup>; 185<sup>3</sup>; 282 и др. статьи УК РФ.

9. Варфоломеев А. А. Кибердиверсия и кибертерроризм: пределы возможностей негосударственных субъектов на современном этапе // Военная мысль. 2012. № 12. С. 3–11.

10. Клебанов Л. Р., Полубинская С. В. Компьютерные технологии в совершении преступлений диверсионной и террористической направленности // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Юридические науки. 2020. Т. 24. № 3. С. 717–734.

11. Черданцев А. Ю. Кибердиверсии – новый вызов национальной безопасности России // Актуальные проблемы противодействия экстремизму и терроризму на современном этапе : сборник научных статей IV Всероссийской научно-практической конференции с международным участием. (г. Новосибирск, 25-26 февраля 2025 г.). Новосибирск, 2025. С. 547–552.

12. Романовский В. Г. Перспективы криминализации кибертерроризма в России и за рубежом // Академический юридический журнал. 2022. Т. 23. № 3. С. 302–311.

13. Капитонова Е. А. Особенности кибертерроризма как новой разновидности террористического акта // Известия высших учебных заведений. Поволжский регион. Общественные науки. 2015. № 2 (34). С. 29–41.

14. Лебедев С. Я, Джафарли В. Ф. Цифровое уголовное право, М. : Проспект. 2024. 392 с.

#### REFERENCES

1. Zemlin A. I. [Legal issues of ensuring transport security in Russia at the present stage]. Stanovlenie i razvitie professii yurista: nasledie pokolenij (pamyati yuristov-frontovikov posvyashchaetsya) : sb. nauch. tr. Vseros. nauch.-prakt. konf. [Formation and Development of the Legal Profession: The Legacy of Generations (Dedicated to the Memory of Lawyers Who Served at the Front): Collection of scientific papers of the All-Russian scientific-practical conference. Tambov, 29–30 October 2020]. 2021, pp. 114-122. (In Russ.).

2. Ovechkin A. P. Sushchnost' i sodержание ponyatiya «akty nezakonnogo vmeshatel'stva» na transporte [The essence and content of the concept of “acts of unlawful interference” in transport]. Transportnoe pravo i bezopasnost' – Transport Law and Security, 2022, vol. 41, no. 1, pp. 162-168. (In Russ.).

3. Dmitriev S. A. K voprosu o ponyatii «akt nezakonnogo vmeshatel'stva» v zakonodatel'stve o transportnoj bezopasnosti [On the issue of the concept of “act of unlawful interference” in transport security legislation]. Transportnoe pravo – Transport Law, 2009, no. 1, pp. 23-26. (In Russ.).

4. Ryazanov N. S. Akty nezakonnogo vmeshatel'stva kak osnovnaya ugroza transportnoj bezopasnosti Rossijskoj Federacii [Acts of unlawful interference as the main threat to transport security of the Russian Federation]. Vestnik Omskoj yuridicheskoy akademii – Bulletin of the Omsk Law Academy, 2017, vol. 14, no. 1, pp. 53-57. (In Russ.).

5. Koryakin V. M. Akt nezakonnogo vmeshatel'stva v transportnuyu deyatel'nost': voprosy yuridicheskoy kvalifikacii [Act of unlawful interference in transport activities: issues of legal qualification]. Pravo i gosudarstvo: teoriya i praktika – Law and the State: Theory and Practice, 2019, vol. 179, no. 11, pp. 17-19. (In Russ.).

6. Semenov S. A. K voprosu o zashchite ob"ektov transportnoj infrastruktury i transportnyh sredstv ot aktov nezakonnogo vmeshatel'stva [On the issue of protecting transport

infrastructure facilities and vehicles from acts of unlawful interference]. *Transportnoe pravo i bezopasnost'* – Transport Law and Security, 2021, vol. 40, no. 4, pp. 190-207. (In Russ.).

7. Dreshchinsky V. A., Grechin S. V. *Pravovye osnovy zashchity ob'ektov infrastruktury zheleznodorozhnogo transporta ot vozdeystviya BPLA. Problemnye voprosy, vozmozhnye puti ih resheniya* [Legal framework for protecting railway transport infrastructure from UAV impact. Problematic issues and possible solutions]. *Nauchnye problemy material'no-tekhnicheskogo obespecheniya Vooruzhyonnyh Sil Rossijskoj Federacii* – Scientific Problems of Material and Technical Support of the Armed Forces of the Russian Federation, 2025, vol. 35, no. 1, pp. 118-124. (In Russ.).

8. Turutina E. E. *Ugroza kiberterrorizma: puti protivodeystviya* [The threat of cyberterrorism: ways of counteraction]. *Vestnik Rossijskogo universiteta kooperacii* – Bulletin of the Russian University of Cooperation, 2021, vol. 46, no. 4, pp. 170-174. (In Russ.).

9. Varfolomeev A. A. *Kiberdiversiya i kiberterrorizm: predely vozmozhnostej negosudarstvennyh sub'ektov na sovremennom etape* [Cyber-sabotage and cyberterrorism: the limits of the capabilities of non-state actors at the present stage]. *Voennaya mysl'* – Military Thought, 2012, no. 12, pp. 3-11. (In Russ.).

10. Klebanov L. R., Polubinskaya S. V. *Komp'yuternye tekhnologii v sovershenii prestuplenij diversionnoj i terroristicheskoy napravlenosti* [Computer technologies in the commission of sabotage and terrorist crimes]. *Vestnik Rossijskogo universiteta druzhby narodov. Seriya: Yuridicheskie nauki* – Bulletin of the Peoples' Friendship University of Russia. Series: Legal Sciences, 2020, vol. 24, no. 3, pp. 717-734. (In Russ.).

11. Cherdantsev A. Yu. [Cyber-sabotage – a new challenge to Russia's national security]. *Aktual'nye problemy protivodeystviya ekstremizmu i terrorizmu na sovremennom etape: sbornik nauchnyh statej IV Vserossijskoj nauchno-prakticheskoy konferencii s mezhdunarodnym uchastiem* [Current Problems of Countering Extremism and Terrorism at the Present Stage: Collection of scientific articles of the IV All-Russian scientific-practical conference with international participation. 25-26 February 2025]. *Novosibirsk*, 2025, pp. 547-552. (In Russ.).

12. Romanovsky V. G. *Perspektivy kriminalizacii kiberterrorizma v Rossii i za rubezhom* [Prospects for criminalising cyberterrorism in Russia and abroad]. *Akademicheskij yuridicheskij zhurnal* – Academic Law Journal, 2022, vol. 23, no. 3, pp. 302-311. (In Russ.).

13. Kapitonova E. A. *Osobennosti kiberterrorizma kak novoj raznovidnosti terroristicheskogo akta* [Features of cyberterrorism as a new type of terrorist act]. *Izvestiya vysshih uchebnyh zavedenij. Povolzhskij region. Obshchestvennye nauki* – News of Higher Educational Institutions. Volga Region. Social Sciences, 2015, vol. 34, no. 2, pp. 29-41. (In Russ.).

14. Lebedev S. Ya., Dzhafarli V. F. *Cifrovoe ugovolnoe pravo* [Digital Criminal Law]. *Moscow, Prospekt*, 2024, 392 p. (In Russ.).

## ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ

**Репецкая Анна Леонидовна**, доктор юридических наук, заслуженный юрист Российской Федерации, профессор, профессор кафедры уголовного права и криминологии, Восточно-Сибирский институт МВД России. 664074, Иркутск, ул. Лермонтова, 110.

**Иванова Анастасия Геннадьевна**, адъюнкт. Восточно-Сибирский институт МВД России. 664074, Иркутск, ул. Лермонтова, 110.

**INFORMATION ABOUT THE AUTHORS**

**Anna L. Repetskaya**, Doctor of Law, Honored Lawyer of the Russian Federation, Professor, Professor of the Department of Criminal Law and Criminology. East Siberian Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia. 110 Lermontov St., Irkutsk, 664074.

**Anastasia G. Ivanova**, postgraduate student. East Siberian Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia. 110 Lermontov St., Irkutsk, 664074.

Статья поступила в редакцию 12.05.2026; одобрена после рецензирования 19.12.2024; принята к публикации 10.02.2025.

The article was submitted 12.05.2026; approved after reviewing 19.12.2024; accepted for publication 10.02.2025.