

Ю.В. ЛАТОВ, А.Л. СИТКОВСКИЙ, С.Г. КОСТИН

## «РЕЛЕЙНАЯ ВОЙНА»: СТАТИСТИКА, ПРИЧИНЫ И ПОСЛЕДСТВИЯ

---

ЛАТОВ Юрий Валерьевич – доктор социологических наук, главный научный сотрудник Института социологии ФНИСЦ РАН (latov@mail.ru); СИТКОВСКИЙ Андрей Леонидович – кандидат юридических наук, ведущий научный сотрудник Центра исследования проблем безопасности РАН, заместитель начальника научно-исследовательского центра Академии управления МВД России (sitk-andrej@yandex.ru); КОСТИН Сергей Геннадьевич – кандидат юридических наук, старший научный сотрудник научно-исследовательского центра Академии управления МВД России (sergei-k@inbox.ru).

---

**Аннотация.** Одним из аспектов «гибридных» действий противников России в ходе специальной военной операции на Украине стала организация массовых поджогов железнодорожных релейных шкафов. На основе криминологической статистики МВД России и опроса сотрудников транспортной полиции ( $N = 1710$ ) дана характеристика тех, кто совершал эти преступления, названы причины и последствия, включая влияние на социальную напряженность. Хотя в 2023 г. количество таких преступлений увеличилось по сравнению с 2022 г. и предшествующим периодом, большинство опрошенных сотрудников транспортной полиции свидетельствовали, что эти поджоги практически не влияли на криминальную обстановку. Ведомственная статистика МВД показывает высокую (около 80%) раскрываемость таких преступлений и спад их количества в 2024 г. Хотя среди осужденных по делам о поджогах шкафов есть россияне, совершившие преступления по идеологическим мотивам, они составляют меньшинство. Типичными (примерно в  $\frac{1}{4}$  преступлений) поджигателями являются молодые и/или малообеспеченные, пошедшие на преступление ради обещанной им оплаты от «третьих лиц». Анализ позволяет заключить, что подобные преступные акты в меньшей степени наносят материальный вред, но являются информационным поводом в рамках гибридной войны для дестабилизации внутренней ситуации в стране.

**Ключевые слова:** преступность • «релейная война» • деятельность полиции • специальная военная операция на Украине • социальная напряженность

DOI: 10.31857/S0132162525020095

**«Релейная война» как форма не прямых боевых действий.** Особенность военного конфликта с Украиной – массовизация действий противника, направленных против гражданских лиц и объектов, квалифицируемых в российской криминологической статистике как преступления террористического характера. В частности, наблюдается рост поджогов железнодорожных релейных шкафов (исчисляющимися сотнями). Организацию подобных терактов в современных условиях можно сравнить с «рельсовой войной».

Сам термин «рельсовая война» родился во время Великой Отечественной войны, когда в августе–сентябре 1943 г. советские партизаны, согласно указаниям Центрального штаба партизанского движения, начали массово подрывать в тылу врага рельсовые пути, стремясь замедлить подвоз к фронту солдат и боеприпасов. Этот опыт вошел в арсенал методов диверсионной борьбы, которой занимались во время и после Второй мировой войны самые разные политические движения (например, террористы на Северном Кавказе в 2000-х гг.<sup>1</sup>).

---

<sup>1</sup> См., напр.: В Дагестане идет «рельсовая война» // Новые известия. 7 июля 2005 г. URL: <https://newizv.ru/news/2005-07-08/v-dagestane-idet-relovaya-voyna-27494> (дата обращения: 16.11.2024).

Когда осенью 2022 г. в ходе СВО на Украине обозначился переход от быстрых широкомасштабных передвижений войск к затяжной позиционной борьбе, интерес противников России к старому опыту «рельсовой войны» стал расти. При этом военные соображения (возможность замедлять подвоз военных сил и техники) не являлись определяющими, т.к. перевозки грузов и людей чаще осуществляются авиационным и автомобильным транспортом. Акцент сделан на социально-психологической составляющей военнополитического конфликта и дестабилизации ситуации внутри России. Попытка создать через СМИ впечатление, что многие граждане России в данном конфликте не поддерживают руководство страны и массово совершают протестные действия, может положительно влиять на позиции Украины, повышая её «моральный рейтинг» и увеличивая шансы на более активную помощь со стороны Запада. Сам нанесенный материальный ущерб не имеет особого значения, а наличие жертв «рельсовой войны» среди мирных граждан скорее работает на понижение моральных оценок организаторов таких терактов, поэтому их стараются избегать. Т.е. «стратегия напряженности» (как метод гибридной войны) рассчитана на запугивание рядовых граждан частыми сообщениями о подобных преступлениях.

В современных условиях старый концепт «рельсовой войны» трансформировался в своего рода «релейную войну», поскольку главным способом нанесения вреда транспортной инфраструктуре России стали поджоги железнодорожных релейных шкафов (ЖДРШ)<sup>2</sup>. Впрочем, «классические» диверсионные подрывы железных дорог во время СВО тоже наблюдались, но их было на порядок меньше. Хотя за 80 лет методы и задачи борьбы за разрушение/сохранение транспортной инфраструктуры качественно изменились, в СМИ и других информационных источниках активно используется старый термин «рельсовая война»<sup>3</sup>. В юридической научной периодике<sup>4</sup> пишут либо о диверсиях на железнодорожной инфраструктуре [Милованова, 2024; Безручко, Небрятенко, 2024], что формально не совсем верно<sup>5</sup>, либо просто о поджогах железнодорожных релейных шкафов [Чучаев, 2023].

В настоящей статье предпринята попытка анализа «релейной войны» 2022–2024 гг. как социального явления, на основе статистики МВД России и оценок этих преступлений сотрудниками транспортной полиции для выявления масштабов и значения этих социальных действий, социальных характеристик «поджигателей».

<sup>2</sup> Вот типичное сообщение о таких преступлениях в ведомственных СМИ: «Вместе с коллегами из регионального ФСБ наши сотрудники задержали группу молодых людей, совершивших два поджога релейных шкафов сигнальной установки, регулирующей движение на железнодорожном участке Москва–Брянск. Подозреваемые... сообщили, что предложение о совершении диверсии и нарушении логистики военных перевозок за денежное вознаграждение они получили от неизвестного куратора в Телеграм-канале» (Дедов А. Стараемся действовать нешаблонно // Полиция России. 2023. № 6. С. 33).

<sup>3</sup> В зарубежных публикациях, где доминирует антироссийская позиция, указывается, что после начала СВО практика рельсовой война начала применяться белорусскими и российскими «партизанами», действия которых разрушали железнодорожную логистику (см., напр.: Livermore D. Ukraine's Railway Wars: How to Sabotage Russian Military Logistics // Irregular Warfare Initiative. October 22, 2024. URL: <https://irregularwarfare.org/articles/ukraines-railway-wars-how-to-sabotage-russian-military-logistics/> (дата обращения: 16.11.2024). Далее будет показано, что называть партизанами тех, кто поджигал ЖДРШ на российских железных дорогах, совершенно некорректно, а влияние их действий на безопасность российского транспорта трудно считать высоким.

<sup>4</sup> Другие российские обществоведы анализ этого явления пока не публикуют, исключение см. [Ахмедзянов, 2024].

<sup>5</sup> Научное определение диверсии с военной точки зрения таково: «Диверсия – действия специально подготовленных подразделений (групп) или отдельных лиц в тылу противника по разрушению коммуникаций, ...воздействию на морально-психологическое состояние войск и населения противника» (Диверсия // Военная энциклопедия. Т. 3. М.: Воениздат. 1995. С. 67–68). Рассматриваемые в данной статье массовые поджоги ЖДРШ не вполне подпадают под это определение, поскольку непосредственно совершаются отнюдь не украинскими диверсантами со спецподготовкой.

**Криминологическая статистика преступлений в ходе «релейной войны».** Для лучшего понимания современной ситуации приведем некоторые данные статистики главного управления на транспорте (ГУТ) МВД России о преступлениях на транспорте, связанных с «незаконным вмешательством в деятельность объектов транспортной инфраструктуры» в период с конца февраля 2022 г. до конца июля 2024 г. За эти почти 2,5 года на всех объектах транспортного комплекса Российской Федерации (включая Крым и новые субъекты РФ) зарегистрировано 342 акта незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры: 278 фактов поджогов и повреждений локомотивов, средств сигнализации, централизации и блокировки и электроснабжения (26 – в 2022 г., 166 – в 2023 г., 86 – в 2024 г.), а также 46 фактов подрывов и закладок взрывных устройств (соответственно 14, 22 и 10).

Как видим, в 2022 г., когда обе стороны российско-украинского конфликта надеялись быстро решить его на полях боев, терактов на транспорте было довольно мало. Надо также учитывать, что «незаконное вмешательство в деятельность объектов транспортной инфраструктуры» может происходить отнюдь не только как преступление террористического характера. Среди вредящих транспортной инфраструктуре есть и те, кто делает это по хулиганским или иным (но не политическим) основаниям. С конца 2000-х гг. (после завершения «чеченской войны») до 2022 г. ежегодное количество криминальных поджогов релейных шкафов в России не превышало 15 (чаще – по 3–4 случая) [Чучаев, 2023: 68], так что 26 поджогов в 2022 г. – лишь немного выше «фонового» уровня. Вероятно, противники России не видели в начале СВО большого смысла разворачивать «релейную войну», поскольку ее реальное влияние на боевые действия заведомо невелико. Однако в 2023 г. стало понятно, что информационный «фронт» не менее (а возможно и более) важен, так что пик «релейной войны» пришелся именно на второй год СВО. Наконец, в 2024 г., когда российские правоохранительные органы накопили опыт в противодействии таким преступлениям и по СМИ прошло немало сообщений о суровых наказаниях их участников, количество терактов на российском транспорте пошло на спад<sup>6</sup>.

Как уже говорилось, главным объектом нападений стали железнодорожные релейные шкафы (аппаратура железнодорожной автоматики), которые устанавливаются на перегонах и на станциях. ЖДРШ используются на железных дорогах для сигнализации, автоматического управления и контроля за движением поездов на определенных участках железной дороги. Релейные шкафы представляют собой металлические ящики, в которых установлены электрические реле и другое оборудование, обеспечивающее передачу сигналов и управление светофорами, стрелками, сигналами безопасности и блокировками. Релейные шкафы предотвращают возможный сход или столкновение поездов, обеспечивают правильное распределение поездов на участках пути, осуществляют автоматическое управление железнодорожными переездами, контроль скорости поезда. Прокламируемой целью преступников, «воюющих» против российских железных дорог, является нарушение графиков движения поездов и срыв мобилизационных мероприятий, направленных на поддержку российской армии. Однако выход из строя ЖДРШ хотя и создает определенную вероятность железнодорожной аварии, но очень низкую. Поскольку крушения поездов всегда становятся чрезвычайными происшествиями, железнодорожное оборудование устанавливается с расчетом на устранение возможности крушений даже в самых худших и маловероятных условиях. Поэтому вывод из строя релейных шкафов редко приводил даже к временной остановке движения поездов.

<sup>6</sup> Согласно базе данных Г.Г. Ахмедзянова [2024: 21], которая построена на обобщении сообщений СМИ и социальных сетей о поджогах ЖДРШ, в 2022 г. этих сообщений тоже было мало, их пик приходится на 2023 г. В этой базе за период с февраля 2022 г. до мая 2024 г. включительно учтено только 105 поджогов ЖДРШ. Расхождения с данными ГУТ МВД России, в которых зафиксировано вдвое больше подобных преступлений, объясняются тем, что далеко не все поджоги ЖДРШ находят отражение в СМИ и соцсетях; кроме того, статистика МВД включает случаи, когда готовящееся преступление удалось пресечь на стадии его подготовки.

Типичное преступление, совершаемое в ходе «релейной войны», судя по публикациям в открытых источниках, выглядит примерно так: желающим заработать через мессенджеры приходит предложение получить до 30 тыс. руб. за уничтоженный релейный шкаф; на такое предложение чаще откликаются подростки и/или бедные; взломать его и поджечь начинку горючей жидкостью нетрудно, но не попасть в руки полиции гораздо труднее<sup>7</sup>. Пойманный и осужденный преступник в самом лучшем для него случае получит наказание за умышленное уничтожение или повреждение чужого имущества (ст. 167 УК РФ) – до 5-ти лет лишения свободы. Но поджог ЖДРШ во время СВО справедливо может быть юридически квалифицирован и как диверсия (ст. 281 УК РФ<sup>8</sup>), тогда нарушитель рискует получить приговор до 20 лет (случаи квалификации преступления и осуждения именно по этой статье уже были<sup>9</sup>).

Поскольку борьба с преступными посягательствами на российские железные дороги длится уже более двух лет, есть ведомственная статистика не только самих этих преступлений, но и результатов их раскрытия. За период с февраля 2022 г. до июля 2024 г. органами транспортной полиции совместно с подразделениями по противодействию экстремизму территориальных органов МВД России и органами ФСБ России было раскрыто 229 преступлений (т.е. 67% зарегистрированных), в том числе два теракта в отношении железнодорожных мостов (в 2022 и 2023 гг.), 11 подрывов железнодорожных путей и грузовых поездов, а также покушений на совершение таких террористических актов (2 в 2022 г., 4 в 2023 г. и 5 в начальные семь месяцев 2024 г.), 215 фактов поджогов и приведения в негодность средств сигнализации, централизации и блокировки – тех самых релейных шкафов (соответственно 21, 137 и 57). Нетрудно заметить, что если подрывы и закладки взрывных устройств расследуются с большим трудом, то по 77% актов «релейной войны» удалось оперативно (часто – по горячим следам) найти преступников. Вероятность заработать на поджоге ЖДРШ и остаться на свободе, мягко говоря, невелика.

За совершение преступлений против российской транспортной инфраструктуры за период с февраля 2022 г. по июль 2024 г. задержано 325 лиц. По данным МВД России, субъектами преступных посягательств диверсионно-террористической направленности на объекты транспортной инфраструктуры в основном являются молодые люди в возрасте 18–25 лет; примерно 1/5 из них – несовершеннолетние. Свыше 80% таких зарегистрированных преступлений совершались лицами, не имеющими постоянного источника

<sup>7</sup> В Интернете можно найти следующее типовое описание последствий такого преступления: «Гражданин N по наставлению “заинтересованных лиц”... вскрыл и поджег релейный шкаф. Как только шкаф был вскрыт, на аппарате дежурного по станции или инженера по мониторингу загорается индикация открытия шкафа, спустя некоторое время показание светофора меняется на красный. [...] Едет поезд... и по регистрируемому приказу поездного диспетчера или дежурного... [он] проследует с уменьшенной скоростью «светофор-погорелец». [...] После констатации факта поджога от машиниста или полиции начинаются оперативно-розыскные мероприятия. Гражданина N ФСБ или полиция ловит по горячим следам: статья 281 УК РФ, от 10 до 20 лет или пожизненно. График движения поездов не нарушен. Убытки [железнодорожной] компании – затраты на новое оборудование и день работы службы СЦБ, которые обязательно будут взысканы с гражданина N» (Что такое релейный шкаф и зачем их пытаются жечь? // Дзен. 12 августа 2024 г. URL: <https://dzen.ru/a/ZroiOOWKjzrlTNTU> (дата обращения: 16.11.2024)).

<sup>8</sup> В действующем Уголовном Кодексе РФ диверсия определяется так: «Совершение взрыва, поджога или иных действий, направленных на разрушение или повреждение предприятий, сооружений, объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, средств связи, объектов жизнеобеспечения населения либо на нанесение вреда здоровью людей и (или) компонентам природной среды, если эти действия совершены в целях подрыва экономической безопасности и (или) обороноспособности Российской Федерации».

<sup>9</sup> См., напр.: Румцева А. Ковровскому «поджигателю железной дороги» дали 16 лет колонии // Зебра.ТВ. 11 ноября 2024 г. URL: <https://zebra-tv.ru/novosti/ekstcessi/kovrovskomu-podzhigatelyu-zheleznoy-dorogi-dali-16-let-kolonii/> (дата обращения: 16.11.2024).

дохода и (или) с материальным положением ниже среднего уровня, для получения дополнительного заработка от третьих лиц<sup>10</sup>.

Лишь около четверти раскрытых преступлений против объектов железнодорожной инфраструктуры (50 случаев) были совершены по идеологическим соображениям – в качестве протеста против СВО на Украине. Подавляющее большинство осуществлялись по мотивам, не имеющим ничего общего с политическим протестом.

**Массовый опрос полицейских как метод изучения преступлений против транспортной инфраструктуры.** Для уточнения выводов, сделанных на основе криминологической статистики, исследовательским коллективом в составе представителей научного центра Академии управления МВД России и Главного управления на транспорте МВД России летом 2024 г. был проведен социологический опрос сотрудников транспортной полиции об актуальных проблемах современного обеспечения транспортной безопасности РФ в целом и в частности о противодействии «актам незаконного вмешательства в деятельность железнодорожного транспорта, связанным с повреждением или уничтожением устройств сигнализации, централизации и блокировки». В опросе приняли участие 1710 полицейских (около 5% общего количества сотрудников ОВДТ).

В выборке представлены все регионы РФ, но имеются существенные смещения. В территориальном аспекте наибольшую долю (58,8%) участников опроса составили сотрудники Управления на транспорте МВД России по Приволжскому федеральному округу<sup>11</sup>. С точки зрения дифференциации респондентов по стажу работы самую крупную группу (40,1%) респондентов представляют сотрудники с большим (не менее 15-ти лет) стажем<sup>12</sup>. Такой «скошенный» состав респондентов допустим: опрос направлен на выявление информации, связанной с профессиональной деятельностью, которой «старослужащие» сотрудники транспортной полиции, как правило, владеют лучше.

Итак, как известно из открытых источников, наиболее распространенным способом повреждения транспортной инфраструктуры являются поджоги ЖДРШ. Насколько частыми – с точки зрения влияния на криминальную ситуацию и социальную напряженность – они были? Предположение об относительно низкой частоте «противозаконных повреждений или уничтожения таких элементов транспортной инфраструктуры как устройства сигнализации, централизации и блокировки (поджоги релейных шкафов и др.)» находит подтверждение в результатах анкетирования сотрудников органов внутренних дел на транспорте. На вопрос «*Насколько часто с 2022 года (после начала СВО) стали регистрироваться такие преступления?*» только 16,9% ответили, что «эти преступления стали существенным элементом криминальной обстановки». Еще 27,8% сообщили, что «факты совершения таких преступлений регистрировались, но в незначительном количестве», т.е. не меняли криминальную обстановку в обслуживаемом районе. А более половины опрошенных указывали, что «на территории (в зоне) обслуживания нашего линейного отдела внутренних дел на транспорте их не было» (24,1%) или затруднялись ответить (31,1%).

В то же время нужно учесть сильную территориальную дифференциацию оценок. Хотя выборка респондентов не была территориально репрезентативной, но она все же

<sup>10</sup> Встречаются и более «хитрые» схемы работы «третьих лиц», рассчитанные совсем не на подорожков. Пример с сервера МВД: «Злоумышленницей оказалась 68-летняя пенсионерка. Со слов женщины, ранее ей на телефон позвонили неизвестные и под предлогом защиты сбережений выманили 318 тыс. руб.... Через несколько дней с пожилой гражданкой связались якобы сотрудники спецслужб, убедившие её уничтожить релейный шкаф, который используется в качестве связанного пункта украинских военных» (В Курской области транспортные полицейские установили подозреваемую в поджоге релейного шкафа // МВД.РФ. 7 февраля 2024 г. URL: <https://xn--b1aew.xn--p1ai/news/item/47007027> (дата обращения: 16.11.2024).

<sup>11</sup> Представительство других регионов выглядит так: по Центральному и Северо-Западному ФО вместе взятым – 8,9%, по Южному и Северо-Кавказскому ФО – 13,5%, по Уральскому, Сибирскому и Дальневосточному ФО – 23,1% выборки.

<sup>12</sup> Число сотрудников со стажем службы в органах внутренних дел до 5 лет составило 28,8%, от 5 до 15 лет – 32,7%.



позволяет уловить некоторые региональные особенности. В частности, резко выделяются сотрудники Управления транспорта (УТ) МВД России по Северо-Кавказскому ФО: составляя только 9,1% респондентов, они дали 60,7% ответов, что «эти преступления стали существенным элементом». В то же время сотрудники УТ по Приволжскому ФО составляли 56,4% респондентов, но дали лишь 11,4% таких ответов. Таким образом, можно сделать вывод, что существенно опасным элементом криминальной ситуации поджоги ЖДРШ считаются главным образом на Северном Кавказе. Вероятно, это связано не столько с повышенной частотой таких преступлений именно в СКФО, сколько с памятью о трагических событиях 2000-х гг.

Другой дискуссионный вопрос – оценка вреда от «релейной войны». Как ранее указывалось, в сообщениях СМИ и в интернет-обсуждениях превалирует мнение, что «нападения» на ЖДРШ значимы скорее для «информационной войны», чем для материальных объектов и, тем более, жизни людей. Но у опрошенных полицейских в целом отношение к этим преступлениям более серьезное. Только 5,6%, отвечая на вопрос: *«Насколько общественно опасными являются такие преступления?»* (допускался выбор до двух вариантов ответов), считали, что их последствия «быстро и легко устранимы, поэтому они мало влияют на безопасность транспорта». В то же время 32,4% опрошенных сотрудников выбирали ответ, что такие преступления «вызывают широкий общественный резонанс и рост социальной напряженности в обществе», что совпадает с трактовкой «релейной войны» как важного элемента информационного противоборства. Еще 44,3% полицейских посчитали, что эти преступления «несут угрозы диверсионно-террористического характера», т.е. опасны как политический вызов. А по мнению 47,3% опрошенных рассматриваемые противоправные деяния даже «серьезно дестабилизируют функционирование транспортной инфраструктуры».

Следующая важная характеристика актов «релейной войны» как социальных действий – это причины совершения преступниками таких преступлений. Для их выяснения полицейским задавался вопрос: *«В силу каких причин, по вашему мнению, граждане пытаются незаконно вмешаться в деятельность железнодорожного транспорта – повредить или уничтожить устройства сигнализации, централизации и блокировки угрозы транспортной безопасности?»* Поскольку таких причин заведомо несколько, причем они могли действовать одновременно в разных сочетаниях<sup>13</sup>, сотрудникам транспортной полиции предложили оценить все перечисленные в анкете факторы по 5-балльной шкале, где 1 балл – минимальное влияние фактора, а 5 баллов – максимальное влияние (табл. 1).

Как и ожидалось, сотрудники транспортной полиции чаще всего выбирали ответ, что преступники действуют «по заданию иностранных спецслужб...»: почти половина посчитали его оказывающим самое высокое влияние. Лишь немногим менее значимым полицейские посчитали фактор «преступление совершено из корыстных побуждений, а также под негативным воздействием информационно-телекоммуникационных ресурсов». Оба эти ответа логично дополняют друг друга, поскольку внешние подстрекатели через цифровые коммуникации обычно предлагают небогатым россиянам поджигать ЖДРШ ради дополнительного заработка. Вполне ожидаема и высокая оценка фактора «отсутствия

<sup>13</sup> Лишь один пример: «Сотрудниками УФСБ России и спецназа Управления Росгвардии... задержан 27-летний гражданин, который по указанию зарубежных кураторов готовился вывести из строя более десяти железнодорожных устройств. [...] Молодой человек неоднократно привлекался к уголовной ответственности за серии краж и грабежей, употребляет наркотические средства. После освобождения из мест лишения свободы в поисках заработка он обратился через мессенджер к неизвестным, предлагавшим за денежное вознаграждение осуществить поджоги оборудования железных дорог» (Транспортными полицейскими пресечена попытка диверсии на железной дороге в Кемеровской области // МВД.РФ. 16 апреля 2024 г. URL: <https://xn--b1aew.xn--p1ai/news/item/49212006> (дата обращения: 16.11.2024). В этом кейсе хорошо видно сочетание «клубка» факторов – и корыстных побуждений, и подстрекательства «неизвестных», и пониженной социальной ответственности преступника из-за его молодости, криминального прошлого и наркопотребления.

Таблица 1

**Оценки полицейскими значимости различных факторов преступлений, связанных с разрушением ЖДРШ, в %**

Факторы/мотивы	Баллы (ответы)					Средний балл
	5 (макс.)	4	3	2	1 (мин.)	
По заданию иностранных спецслужб, международных экстремистских и террористических организаций, в том числе с использованием сети «Интернет»	48,9	19,7	22,4	3,9	5,1	4,04
Преступление совершено из корыстных побуждений, а также под негативным воздействием информационно-телекоммуникационных ресурсов	41,2	20,9	26,9	6,0	5,0	3,88
В связи с отсутствием надежной охраны и в условиях свободного доступа к релейным шкафам	31,7	20,4	30,3	9,5	8,2	3,58
Из хулиганских побуждений и вандализма	27,1	18,1	29,8	13,6	11,5	3,36
В силу негативного влияния информационно-телекоммуникационных сетей, но без корыстной заинтересованности	17,5	15,4	35,7	16,2	15,1	3,04
Потому что находились в состоянии наркотического или алкогольного опьянения	17,2	14,5	33,3	17,3	17,2	2,96

*Примечание.* Перечисленные в таблице факторы иерархизированы по среднему (средневзвешенному) баллу.

надежной охраны в условиях свободного доступа к релейным шкафам». Сама функция ЖДРШ такова, что они должны стоять не только на станциях, но и на пустынных перегонах вдали от жилых поселений.

В то же время важна информация и о других факторах, которые полицейские посчитали менее значимыми. Здесь видны три модели покушений на ЖДРШ, которые качественно отличаются от типового образа молодого и/или малоимущего россиянина, решившего «заработать» по наущению зарубежных заказчиков. К образу идейного «партизана» ближе те, кто пошел на преступление «в силу негативного влияния информационно-телекоммуникационных сетей, но без корыстной заинтересованности». Как видим, полицейские не отрицают наличие такого социального типажа, хотя и считают его редко встречающимся. Чуть менее значимым считали фактор, когда преступники «находились в состоянии наркотического или алкогольного опьянения» (но и его почти каждый шестой респондент оценил на максимальные 5 баллов). Заметно более значимым полицейские считали фактор поджога ЖДРШ «из хулиганских побуждений и вандализма». Оба последних «бытовых» фактора никак не связаны со СВО на Украине, они действовали и до 2022 г.<sup>14</sup> и, судя по ответам полицейских, в последние три года отнюдь не исчезли<sup>15</sup>.

<sup>14</sup> Например, в одном из недавних сообщений СМИ о поджоге ЖДРШ уточнялось: «Это уже не первый случай поджога релейных шкафов в Красном Селе. В 2021 году 19-летний Вячеслав Зайцев был приговорён к 8 годам лишения свободы за поджог оборудования в Горелово» (Под Петербургом неизвестные подожгли релейные шкафы на ЖД магистрали // Смоленская народная газета. 23 октября 2024 г. URL: <https://smolensk.bezformata.com/listnews/neizvestnie-podozhgli-releynie-shkafi/138083290/> (дата обращения: 16.11.2024)).

<sup>15</sup> Пример из сообщений СМИ: «Ученик 8-го класса одной из школ Махачкалы обратился в полицию с признанием, что поджег релейный шкаф рядом с железнодорожной станцией Буйнакск...

Поэтому реальное количество актов «релейной войны» ниже количества зарегистрированных полицейской статистикой поджогов ЖДРШ.

При оценке полицейскими значимых мер противодействия этим преступлениям самый популярный ответ: «повышение эффективности взаимодействия между правоохранительными органами» (53,3%)<sup>16</sup>. Две другие меры, вошедшие в топ-3, связаны со взаимоотношениями скорее между полицией и обществом: «блокирование интернет-ресурсов, где размещаются сведения о способах совершения террористических актов, в том числе на объектах транспорта» (42,8%) и «распространение в СМИ информации о тяжести и неотвратимости наказания» (42,2%). Действительно, в 2023–2024 гг. стало возможным сообщать уже не только об оперативном обнаружении виновных, но и о приговорах суда. Этот метод борьбы с преступностью рассчитан на рациональность потенциального правонарушителя: предполагается, что, соразмерив ожидаемое вознаграждение с высокой вероятностью раскрытия и суровым приговором, желающие заработать не могут не осознать, что преступление не окупается. Однако, стоит отметить, что зачастую молодые и/или малообеспеченные отличаются пониженной рациональностью и низким горизонтом планирования.

Также 25,8% респондентов (самый малый процент) считают необходимым привлекать молодежные «Кибердружины»<sup>17</sup> для выявления в Интернете материалов, побуждающих к совершению противоправных действий, в т.ч. на объектах транспорта. Нужно отметить, что любые меры контроля за современным интернет-пространством ограничены, поскольку ликвидированные сетевые ресурсы можно быстро заменить новыми.

Другие ответы касаются в основном взаимоотношений и координации между разными элементами государственных органов: «повышение качества и своевременности обмена между правоохранительными органами оперативно-значимой информацией» (39,4%), «совершенствование уголовно-процессуального регулирования и реализации уголовно-правовых мер по противодействию преступлениям» (27%), «обеспечение неотвратимости наказания виновных» (36%).

**Выводы.** Анализ данных о поджогах ЖДРШ во время СВО показал правомерность их трактовки в контексте не столько прямого боевого противоборства, сколько «информационной войны». Скорее всего, конечной целью организаторов этих преступлений выступает не понижение боеспособности российской армии, а общественное мнение в России и за рубежом. Хотя в 2023 г. частота таких преступлений была относительно высокой, их влияние на состояние дел на фронте следует оценить как относительно низкое. В сообщениях российских СМИ подчеркивается отсутствие значимого ущерба от таких «булавочных уколов». Ведомственная статистика МВД показывает высокую (около 80%) раскрываемость этих преступлений и спад их количества в 2024 г. (возможно, под влиянием информации о суровых приговорах по раскрытым делам). Сообщений и обсуждений на эту тему в Рунете много, но в них доминирует мнение о безрезультативности такой «борьбы», хотя полицейские склонны давать поджогам ЖДРШ более тревожные оценки.

Враждебные по отношению к России источники рассматривают «релейную войну» как современную форму политически протестных действий, но такая трактовка далека от реальности. Среди арестованных и осужденных по делам о поджогах

15-летний мальчик... устроил поджог, чтобы украсть цветные металлы. По словам школьника, к поджогу его никто не принуждал» (Школьник в Дагестане поджог релейный шкаф на железной дороге // Аргументы и факты. Дагестан. 29 ноября 2023 г. URL: [https://dag.aif.ru/incidents/shkolnik\\_v\\_dagestane\\_podzhog\\_releynyy\\_shkaf\\_na\\_zheleznoy\\_doroge](https://dag.aif.ru/incidents/shkolnik_v_dagestane_podzhog_releynyy_shkaf_na_zheleznoy_doroge) (дата обращения: 16.11.2024).

<sup>16</sup> Расследование поджогов ЖДРШ порождает непростые коллизии между транспортной полицией, территориальными органами полиции и ФСБ: каждая правоохранительная организация заинтересована записать себе успех в расследовании и переложить на «смежников» трудности. Высокая раскрываемость таких преступлений показывает, впрочем, что чаще всего бюрократические проблемы взаимодействия удается на местах более-менее успешно решить.

<sup>17</sup> «Кибердружины» – развивающееся в России с 2011 г. молодежное волонтерское движение, направленное на помощь полиции в обеспечении безопасного для пользователей интернет-пространства.



ЖДРШ встречаются совершившие преступления по идеологическим соображениям, без корыстной мотивации, однако они составляют меньшинство. Наиболее типичными преступниками-поджигателями все же являются молодые и/или малообеспеченные россияне, пошедшие на преступление ради вознаграждения от «третьих лиц». Сохраняется и «естественный фон», когда часть поджогов релейных шкафов совершается из чисто «бытовых» (в частности, хулиганских) побуждений, как это было и до 2022 г.

## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- Ахмедзянов Г.Г. Анализ вмешательства в работу железнодорожных релейных шкафов // Инновационные исследования в современном мире. Сборник статей международной научной конференции. СПб.: ООО «МИПИ им. Ломоносова», 2024. С. 21–22.
- Безручко Е.В., Небратенко Г.Г. Диверсии в отношении железнодорожной транспортной инфраструктуры как посягательства на государственную безопасность Российской Федерации // Сибирские уголовно-процессуальные и криминалистические чтения. 2024. № 3 (45). С. 5–13.
- Милованова М.М. Особенности установления обстоятельств, подлежащих доказыванию в процессе расследования диверсий на железнодорожных объектах, совершенных несовершеннолетними // Правовое государство: теория и практика. 2024. № 2. С. 60–67.
- Чучаев А.И. Поджог железнодорожных релейных шкафов: юридическая оценка деяния // Уголовное право. 2023. № 12 (160). С. 68–76.

Статья поступила: 16.12.24. Финальная версия: 29.01.25. Принята к публикации: 04.02.25.

## “RELAY WAR”: STATISTICS, CAUSES AND CONSEQUENCES

LATOV Yu.V.\*, SITKOVSKY A.L.\*\*, KOSTIN S.G.\*\*,

\* Institute of Sociology of FCTAS RAS, Russia

\*\* Academy of Management of the Ministry of Internal Affairs of Russia, Russia

Yuri V. LATOV, Dr. Sci. (Soc.), Cand. Sci. (Econ.), Chief Researcher, Institute of Sociology of the FCTAS, Russian Academy of Sciences, Moscow, Russia (latov@mail.ru); Andrey L. SITKOVSKY, Cand. Sci. (Leg.), Deputy Head of the Research Center, Academy of Management of the Ministry of Internal Affairs of Russia (sitkandrej@yandex.ru); Sergey G. KOSTIN, Cand. Sci. (Leg.), Senior Research Fellow of the Research Center, Academy of Management of the Ministry of Internal Affairs of Russia (sergei-k@inbox.ru). All – Moscow, Russia.

**Abstract.** One of the aspects of the “hybrid” actions of Russia’s opponents during the special military operation in Ukraine was the organization of mass arson attacks on railway relay cabinets. Based on the criminological statistics of the Russian Ministry of Internal Affairs and a survey of transport police officers (N = 1710), a description of those who committed these crimes, their causes and consequences is given. An analysis of data on arson attacks on relay cabinets showed the legitimacy of their interpretation in the context of not so much a military confrontation as an “information war”. Although in 2023 the frequency of such crimes was relatively high, most of the surveyed transport police officers testified that these arson attacks had virtually no effect on the crime situation. Departmental statistics of the Ministry of Internal Affairs show a high (about 80%) detection rate of such crimes and a decline in their number in 2024 (possibly under the influence of information about harsh sentences in solved criminal cases). Although among those convicted in cases of arson of cabinets there are Russians who committed crimes for ideological reasons, they are a minority. Typical (in about ¾ of the crimes) arsonists are young and/or poor, who committed the crime for the sake of the payment promised to them by “third parties”. The article also examines the opinions of police officers on ways to improve the fight against such crimes, which lead to more general problems of the development of the Russian police as a social organization.

**Keywords:** crime, police activity, special military operation in Ukraine, social tension.

## REFERENCES

- Akhmedzyanov G.G. (2024) Analysis of Interference in the Operation of Railway Relay Cabinets. In: *Innovative Research in the Modern World. Collection of Articles from the International Scientific Conference*. St. Petersburg: Lomonosov Moscow Institute of Pedagogical Engineering: 21–22. (In Russ.)
- Bezruchko E.V., Nebratenko G.G. (2024) Sabotage against Railway Transport Infrastructure as an Encroachment on the State Security of the Russian Federation. *Sibirskiye ugovno-protsessual'nyye i kriminalisticheskiye chteniya* [Siberian criminal procedure and forensic readings]. No. 3 (45): 5–13. (In Russ.)
- Chuchaev A.I. (2023) Arson of Railway Relay Cabinets: Legal Assessment of the Act. *Ugolovnoye pravo*. [Criminal Law]. No. 12 (160): 68–76. (In Russ.)
- Milovanova M.M. (2024) Features of Establishing Circumstances Subject to Proof in the Process of Investigating Sabotage at Railway Facilities Committed by Minors. *Pravovoye gosudarstvo: teoriya i praktika* [Legal state: theory and practice]. No. 2: 60–67. (In Russ.)

Received: 16.12.24. Final version: 29.01.25. Accepted: 04.02.25.