

*На правах рукописи*

**МАМЛЕЕВА ДИЛАРА РАДИКОВНА**

**ОРГАНИЗАЦИОННО-ПРАВОВЫЕ ФОРМЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ  
ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИЦИИ РОССИИ В XIX ВЕКЕ: ИСТОРИКО-  
ПРАВОВОЕ ИССЛЕДОВАНИЕ**

Специальность 12.00.01 – теория и история права и государства;  
история учений о праве и государстве

**АВТОРЕФЕРАТ**

диссертации на соискание ученой степени  
кандидата юридических наук

Москва - 2010

Работа выполнена на кафедре теории и истории государства и права  
ФГОУ ВПО «Уфимский юридический институт МВД России».

Научный руководитель – доктор юридических наук, профессор  
**Катаев Николай Анатольевич**

Официальные оппоненты: доктор юридических наук, профессор  
**Петренко Николай Иванович**

кандидат юридических наук  
**Рыжова Юлия Валерьевна**

Ведущая организация: ГОУ ВПО «Саратовский юридический  
институт МВД России»

Защита состоится «27» ноября 2010 г. в «12» часов на заседании совета по защите докторских и кандидатских диссертаций ДМ 513.002.04 при АНО ВПО Центросоюза РФ «Российский университет кооперации» по адресу: 141014, Московская обл. г. Мытищи, ул. В.Волошиной, 12/30, зал диссертационных советов (корпус 4, комн. 235).

С диссертацией можно ознакомиться в научной библиотеке АНО ВПО Центросоюза РФ «Российский университет кооперации», автореферат размещен на официальном сайте [www.ruc.su](http://www.ruc.su).

Автореферат разослан « \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2010 г.

Ученый секретарь  
совета по защите докторских и  
кандидатских диссертаций ДМ 513.002.04,  
кандидат юридических наук, доцент

В.А. Медведев

## I. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

**Актуальность темы исследования.** Сегодня, как и в дореволюционной России, вопросы обеспечения правопорядка и общественной безопасности на транспорте занимают одно из ведущих мест в правоохранительной политике. Деятельность органов внутренних дел на транспорте нацелена на противодействие преступным проявлениям, создающим угрозу стабильности государственного и общественного строя.

Транспортный комплекс Российской империи – чрезвычайно важный и сложный механизм. Железнодорожный и водный транспорт нашей страны в течение полутора веков был и остаётся важнейшей отраслью народного хозяйства, влияющей на политическое и экономическое развитие государства. Являясь его непосредственным объектом и составной частью социального прогресса, он притягивал к себе различные преступные группы и сообщества. Угрозы совершения террористических актов, краж, захватов заложников, убийств и другие противоправные проявления характеризовали существующую ситуацию на транспорте России. И эти обстоятельства требовали повышенного внимания со стороны правоохранительных структур и в первую очередь транспортной полиции, в вопросах обеспечения надлежащего правопорядка и безопасности на объектах транспортного комплекса Российского государства, поскольку преступления на транспорте представляют собой явление, связанное с особой угрозой государственной и социальной безопасности.

Весьма интересным с этой точки зрения является опыт организации и деятельности транспортной полиции России, образованной в 1809 г. и просуществовавшей до 1917 года. На неё возлагались обязанности обеспечения безопасности на гужевом, водном, позже и на железнодорожном транспорте, сопровождение и предотвращение хищений грузов, организация специальных и воинских перевозок. Транспортная полиция представляла собой специализированный орган государства, осуществляющий полицейскую деятельность, направленную на обеспечение безопасности и правопорядка на транспортных магистралях и прилегающей к ним территории, поддержание

личной безопасности граждан, общественного спокойствия в процессе перевозок, обеспечение условий для бесперебойного функционирования транспорта России.

Нельзя не принять во внимание и то, что не всегда деятельность транспортной полиции была эффективной. Одним из существенных недостатков в их деятельности являлось несвоевременное сообщение судебным властям о случаях крушений поездов и кораблей. Преступления, совершаемые на железных и грунтовых дорогах, станциях, в портах и судоходных реках также были порой нераскрыты. Однако транспортная полиция успешно способствовала охране общественного порядка и борьбе с преступностью на подведомственной ей территории Российской империи. Была решена проблема надзора и охраны железных дорог и станционных сооружений. В организации транспортной полиции сформировалась система профессионального обучения, подготовки и переподготовки кадров. По своему предназначению железнодорожная и водная полиция реализовывала важные государственные задачи, и на протяжении всего времени своего существования выполняла обязанности по обеспечению незыблемости существовавшего общественного строя в дореволюционной России.

Роль транспортной полиции как органа, контролировавшего правопорядок и обеспечивавшего охрану железных дорог и водного транспорта, была значительна. Опыт, накопленный транспортной полицией в ходе борьбы с преступностью на водных, гужевых и железнодорожных магистралях, в поддержании порядка на станциях и портах, обеспечении личной безопасности граждан, актуален и сегодня. В целом, изучение и применение организационно-правовых основ, регламентирующих деятельность транспортной полиции дореволюционной России по противодействию преступности, могли бы способствовать укреплению правопорядка и гарантии безопасности в современном российском государстве. Однако данная проблема до сих пор не являлась предметом специального исследования. Учитывая

данные обстоятельства, следует признать тему настоящей диссертации актуальной как в научном, так и в практическом плане.

**Степень научной разработанности темы.** В отечественной юридической литературе, среди множества тем, требующих основательного освещения далеко не последнее место занимает проблематика, связанная с правовыми основами деятельности правоохранительных органов и транспортной полиции. Главной особенностью, характеризующей состояние научной разработки темы, явилось отсутствие работ, в которых деятельность транспортной полиции, организационные основы и её законодательная регламентация выступали бы самостоятельным предметом историко-правового исследования.

Значительный вклад в изучение различных аспектов развития полицейской системы Российской империи внесли Ю.Е. Аврутин, И.Е. Андреевский, Е.И. Анучин, В.Ф. Дерюжинский, Н.П. Ерошкин, Р.С. Мулукаев, И.И. Мушкет, Р.В. Нарбутов, М.И. Сизиков, А.Е. Скрипилев<sup>1</sup>. Авторы изучали процесс становления, развития и реформирования полицейских органов, основные характеристики преступности и состояние правопорядка в Российской империи.

Вопросы организации и деятельности, структура, порядок формирования, построение и кадровое обеспечение органов общей полиции

---

<sup>1</sup> Аврутин Ю.Е. Полиция и милиция в механизме обеспечения государственной власти в России: теория, история, перспективы. – СПб.: «Юридический центр Пресс», 2003; Андреевский И.Е. Полицейское право. В 2-х т. – СПб., 1874-1876; Анучин Е.И. Исторический обзор развития административно-полицейских учреждений в России с учреждения о губерниях 1775 г. до последнего времени. – СПб., 1872; Дерюжинский В.Ф. Полицейское право. 1-4 издание. – СПб., 1917; Ерошкин Н.П. Крепостническое самодержавие и его политические институты: (Первая половина XIX века). – М., 1981; Мулукаев Р.С. Полиция в России (IX – начало XX в.). – Нижний Новгород, 1993; История органов внутренних дел: Учебник / Под ред. Р.С. Мулукаева. – М.: Академия управления МВД России, 2004; Мулукаев Р.С. Полиция и тюремные учреждения дореволюционной России. – М., 1964; Мушкет И.И. Полиция в механизме Российского государства: историко-теоретическое исследование. Дис. ...канд. юрид. наук. – СПб., 1997; Нарбутов Р.В. Полиция Российской империи (1862-1917 гг.): Историко-правовой аспект. Дис. ...канд. юрид. наук. – М., 1992; Сизиков М.И. История полиции России (1718-1917 гг.). Вып. 1: Становление и развитие общей регулярной полиции в России XVIII в. – М., 1992; Сизиков М.И., Борисов А.В., Скрипилев А.Е. История полиции России (1718-1917). Вып.2: Полиция Российской империи XIX – начале XX вв. – М., 1992.

рассмотрены в работах А.В. Борисова, А.Н. Дугина, А.Я. Малыгина, С.А. Воронцова, В.М. Курицына, В.М. Морозова, В.Ф. Некрасова, В.П. Сальникова, К.Г. Федорова, А.Н. Ярмыш<sup>2</sup>.

Значительное число авторов посвятило свои работы анализу истории политической полиции и жандармерии. К их числу можно отнести Т.Г. Деревнину, Т.И. Желудкову, З.И. Перегудову, Ю.А. Реента, Н.Г. Сысоева, И. Симбирцева, А.Н. Ярмыш<sup>3</sup>.

Так, З.И. Перегудова, подробно анализируя процесс зарождения и основные направления деятельности органов политического сыска, уделила внимание и организационным основам жандармско-полицейских управлений железных дорог. В работах Н.Г. Сысоева и И. Симбирцева на основе анализа широкого круга источников рассмотрены проблемы зарождения в России спецслужб, военно-полицейских формирований и других карательных органов. Авторы раскрыли организацию и структуру этих учреждений, показали ряд отдельных функций жандармов.

Значительный интерес для исследования истории транспортной полиции представляют работы Ю.В. Гончаровой, И.В. Киреева, Т.М. Лаврик, С.И. Даниловой, Н.Д. Литвинова, В. Пиотровского, В. Кудрявцева, И.А.

<sup>2</sup> Борисов А.В. Руководители карательных органов дореволюционной России. – М., 1979; Борисов А.В., Гончарова Ю.В. Подготовка и воспитание кадров полиции России (XVIII в. – 1917 г.). – М., 1999; Полиция и милиция России: страницы истории / А.В. Борисов, А.Н. Дугин, А.Я. Малыгин, Скрипилев Е.А. и др. – М.: Наука, 1995; Воронцов С.А. Правоохранительные органы. Спецслужбы. История и современность. Ростов н/Д. 1998; История полиции России. Краткий исторический очерк и основные документы: Учебное пособие. Под ред. Курицына В.М. – М., 1999; Морозов В.М. Социальные проблемы подготовки кадров правоохранительных органов. Монография. – Владимир, 1999; Органы и войска МВД России. Краткий исторический очерк. Отв.ред. В.Ф.Некрасов. – М.: Объединенная редакция МВД России, 1996; Министерство внутренних дел: страницы истории (1802-2002 гг.). Под общ. ред. В.П. Сальникова. – СПб.: Фонд Университет, 2001; Федоров К.Г., Ярмыш А.Н. История полиции дореволюционной России. Учебное пособие. – Ростов-на-Дону, 1976;

<sup>3</sup> Деревнина Т.Г. III Отделение и его место в системе государственного строя абсолютной монархии в России (1826-1855). – М., 1973; Желудкова Т.И. Основные направления деятельности полиции дореволюционной России по охране феодального и буржуазного общественного порядка. – М., 1977; Перегудова З.И. Политический сыск России. – М., 1999; Реент Ю.А. Общая и политическая полиция России (1900-1917). Монография. – Рязань: «Узорочье», 2001; Сысоев Н.Г. Тайный сыск России. От жандармов до чекистов. – М.: Вече, 2005; Симбирцев И. Первая служба России. Тайная канцелярия Петра I и ее преемники. 1718-1825. – М., 2006; Ярмыш А.Н. Политическая полиция Российской империи (1880-1904). Дис. ...канд. юрид. наук. – Харьков, 1978;

Савинова<sup>4</sup>. Вышеназванные авторы показали основные проблемы создания и развития полицейских органов России. В их работах в той или иной степени затрагивались вопросы становления и устройства железнодорожной полиции.

Ю.В. Гончарова, И.В. Киреев в своих исследованиях показали, значимость института жандармерии в системе государственных органов и его роль в обеспечении безопасности государства. В работе Т.М. Лаврик рассматриваются губернские жандармские управления, их правовой статус, организация, функции, роль и место в механизме государственного управления. Однако вопрос о структуре и деятельности транспортной полиции как специализированного полицейского органа, осуществляющего деятельность в сфере обеспечения безопасности и правопорядка на объектах транспортных магистралей, не затрагивался.

Краткие сведения о транспортной полиции дореволюционной России были даны в юбилейном издании по истории транспортной милиции, вышедшем к её девяностолетию, и очерке, посвященному двухсотлетию Министерства внутренних дел<sup>5</sup>.

Интересные сведения содержатся в книгах Э.Г. Истоминой и А.М. Соловьевой. Авторы подробно раскрыли процесс развития транспортных магистралей страны в дореволюционной России. Однако вопросы обеспечения

---

<sup>4</sup> Гончарова Ю.В. Жандармские полицейские управления железных дорог, 1867-1917 гг. Дис. ...канд. юрид. наук. – М., 2000; Киреев И.В. Роль института жандармерии в сохранении государственного строя России в XIX веке. Автореф. дис. ...канд. юрид. наук. – М., 1994; Лаврик Т.М. Губернские жандармские управления Российской империи: организационно-правовой и региональный аспекты деятельности. Автореф. дисс. ...канд. юрид. наук. – Тамбов, 2008; Данилова С.И. Расследование преступлений на объектах железнодорожного, речного и морского транспорта: методические рекомендации. – М.: ВНИИ МВД России, 2006; Литвинов Н.Д. Борьба с терроризмом на железнодорожном транспорте Российской Империи. – Воронеж, 2000; Пиотровский В., Кудрявцев В., Очкур Р. Полиция Российской Империи. – СПб., 2005; Савинов И.А. Служба органов внутренних дел на транспорте. – Ульяновск, 1996.

<sup>5</sup> История организации и обеспечения правопорядка на транспорте России. К 90-летию транспортной милиции. Под. ред. Н.А. Овчинникова. – Н. Новгород, 2008; Очерки истории транспортной милиции России. К 200-летию МВД России. Под. ред. В.В. Захаренкова. – М., 2002.

безопасности и охраны правопорядка на транспорте не были удостоены освещения<sup>6</sup>.

Особый интерес в связи с содержанием исследования представляют работы Д.И. Шинджикашвили, Т.И. Желудковой, А. П. Печникова, Р.З. Амирова, посвященные вопросам регулирования взаимодействия полиции Российской империи с другими государственными организациями и правоохранительными структурами<sup>7</sup>.

Признавая важность вклада вышеназванных ученых в разработку проблемы становления и развития российской полицейской системы, несмотря на наличие исследовательских работ, затрагивающих организацию и деятельность жандармских подразделений, тем не менее, необходимо отметить, что специальной работы о функционировании транспортной полиции Российской империи до сих пор нет. В настоящей диссертации ставится цель восполнить пробел в историко-правовой литературе по данной проблеме.

**Объект и предмет исследования.** В качестве объекта диссертационного исследования выступают общественные отношения, связанные с деятельностью транспортной полиции по обеспечению надлежащего правопорядка и безопасности на объектах транспортного комплекса Российской империи. Предметом исследования являются объединяющие понятия, характеризующие институты железнодорожной, гужевой и водной полиции, факторы, детерминирующие их возникновение, развитие и содержание деятельности по противодействию преступности; нормативно-правовые основания и принципы функционирования транспортной

---

<sup>6</sup> Истомина Э.Г. Водные пути России во второй половине XVIII – начале XIX в. – М., 1982; Соловьева А.М. Железнодорожный транспорт России во II половине XIX века. – М., 1975.

<sup>7</sup> Шинджикашвили Д.И. Министерство внутренних дел царской России в период империализма (структура, функции, реакционная сущность, связь с другими министерствами): Учебное пособие. – Омск: Омская высшая школа милиции МВД СССР, 1974; Желудкова Т.И. Предупреждение пожаров и борьба с ними // История органов внутренних дел дореволюционной России. Учебное пособие. Под ред. Р.С. Мулукаева. – М.: Академия МВД СССР, 1984; Печников А. П. Тюремные учреждения российского государства (1649 – октябрь 1917 гг.): историческая хроника. – М.: Щит-М, 2004; Амиров Р.З. Армия как полицейская сила в механизме Российского государства в период становления и укрепления абсолютной монархии: Учебное пособие. – Уфа: Уфимский юридический институт МВД РФ, 1997.



полиции, а также основы взаимодействия с другими государственными органами и негосударственными формированиями Российской Империи.

**Цели и задачи диссертационного исследования.** Цель диссертационного исследования состоит в изучении организационно-правовых основ развития и деятельности различных видов транспортной полиции по обеспечению интересов царского самодержавия, а также места и роли полиции в государственном механизме.

Указанная цель работы предопределила постановку основных задач, решение которых составляет содержание диссертационного исследования:

- рассмотреть условия, процесс создания и развития транспортной полиции как специального органа, исполняющего правоохранительные функции;
- определить роль и место транспортной полиции в государственном механизме Российской империи XIX века;
- показать причины передачи функций охраны транспортных магистралей из Министерства путей сообщения в жандармерию и Министерство внутренних дел;
- исследовать нормативно-правовые акты, определяющие организацию и деятельность транспортной полиции на различных этапах эволюционного развития;
- определить основные направления взаимодействия железнодорожной жандармерии и водной полиции с другими правоохранительными структурами и министерствами дореволюционной России;
- рассмотреть особенности кадровой политики в транспортной полиции, особенности комплектования и систему подготовки кадров, степень социальной защищенности сотрудников;
- показать практическую деятельность транспортной полиции по противодействию преступности;
- обосновать возможность практического использования организационно-правовых основ функционирования транспортной полиции XIX века в процессе современного реформирования органов милиции России.

**Методологической основой** диссертационного исследования является диалектический подход к рассмотрению поставленных проблем с использованием общенаучных и специальных приемов, методов и средств познания. Выбор метода познания был обусловлен конкретной целью исследования. Основным методом исследования является историко-правовой анализ комплекса законодательных и иных источников, относящихся к деятельности транспортной полиции XIX века. Исследование проводится с позиций принципа историзма, способствующего созданию целостного представления о функционировании транспортной полиции дореволюционной России. С помощью историко-правового метода прослежены процессы создания, эволюции деятельности транспортной полиции в хронологической последовательности событий.

При изучении нормативно-правовых актов, регламентирующих правоохранительную деятельность органов внутренних дел того периода, а также в ходе анализа архивного материала использовались специальные методы правовых исследований – формально-логический метод толкования права, сравнительно-правовой метод, а также метод теоретико-правового моделирования.

**Источниковую базу исследования** составили несколько групп документов. К первой группе относятся законодательные акты: Полное собрание законов Российской империи и Свод законов Российской империи. Эти документы дают представление о структуре и правовом положении полицейских органов, полномочиях в сфере охраны общественного порядка и общественной безопасности, основных направлениях деятельности чинов жандармских управлений железных дорог, речной и портовой полиции. Существенно дополняют базу нормативных источников подзаконные акты – циркулярные предписания и распоряжения МВД.

Ценными источниками явились архивные документы, составляющие вторую группу: материалы Государственного архива Российской Федерации, Центрального государственного исторического архива Республики Башкортостан,

где сосредоточены документы, отражающие деятельность Департамента полиции МВД, Штаба отдельного корпуса жандармов, Департамента железных дорог, Министерства путей сообщения, жандармско-полицейских управлений железных дорог дореволюционной России.

Ключевое место в системе источников занимают мемуары чинов полиции. К ним, в частности, относятся дневники, записки и воспоминания, отражающие характеристики должностных лиц, особенности форм деятельности: воспоминания генерала, деятеля политического сыска Д. В. Новицкого, записки генерал-майора Отдельного корпуса жандармов А. И. Спиридовича, дневник министра внутренних дел П. А. Валуева<sup>8</sup>.

В исследовании использовались материалы научно-практических конференций, научно-исследовательские материалы, периодическая печать.

Изучение рассмотренных выше документальных материалов позволяет в должной степени осуществлять анализ организационно-правовых форм деятельности транспортной полиции России в XIX веке.

**Научная новизна диссертации** определяется как выбором темы диссертационной работы, так и подходом к ее исследованию с учетом разработанности соответствующих вопросов. Настоящая работа представляет собой одно из первых комплексных исследований института транспортной полиции в XIX веке, способствовавшего охране правопорядка и борьбе с преступностью на железнодорожном и водном транспорте, а также прилегающим к ним территориям Российской Империи. Диссертантом выявлены правовые и организационные основы функционирования транспортной полиции. Особое внимание уделено анализу общих и специальных функций транспортной полиции: - общеполицейской: административной, судебно-следственной и судебно-исполнительной; - и специальных функций, выражающихся, в частности, в подавлении забастовок на железных дорогах, контроле и надзоре за подрядчиками при постройке дорог,

---

<sup>8</sup> Спиридович А. Записки жандарма. / А. Спиридович. – М., 1991; Новицкий В.Д. Из воспоминаний жандарма. – М., 1991. Записки жандармского офицера. Костромское охранное отделение. – Кострома, 1917.

сопровождении арестантов до места назначения и охране императорских поездов. Кроме того, автор пытался показать особенности комплектования транспортной полиции, учитывая основные параметры отбора (возраст, уровень образования, религиозная принадлежность, профессионализм и др.), что позволило составить обобщенный портрет чина транспортной полиции дореволюционной России.

### **Основные положения, выносимые на защиту.**

Изучение процесса становления и развития транспортной полиции Российской империи XIX века, ее организационно-правовых форм деятельности позволило вынести на защиту следующие положения:

1. Служба полиции на транспорте Российского государства как единая общегосударственная система сформировалась в течении нескольких столетий, но организационно оформилась только во второй половине XIX века. Возникновение и развитие транспортной полиции неразрывно связано с деятельностью правительства, направленной на уменьшение преступности на транспортных магистралях Российской империи. До петровских реформ не существовало специальных подразделений транспортной полиции, их функции с конца XV века осуществлялись центральными и местными органами власти – приказами, соединившими в себе централизованное, независимое от феодальной подчиненности управление.

2. XIX век в истории России можно охарактеризовать как период кризиса самодержавно-крепостнической системы: рост национально-освободительного движения, обострение классовой борьбы, выступления представителей различных слоев населения против существующего строя; увеличение численности чиновничьего аппарата - все это заставляло самодержавие всевозможными способами заботиться о сохранении и укреплении государственного строя. Транспортной полиции отводилась ключевая роль в поддержании правопорядка и борьбе с преступностью на стратегически важных объектах государства. К середине XIX века транспортная полиция, компетенция которой постоянно расширялась в связи со

складывавшейся сложной внутривластной обстановкой в стране, обеспечивала правопорядок и общественную безопасность внутри Российской Империи, и специфическую охранную деятельность на транспортных магистралях (охрана императорских поездов, сопровождение арестантов, охрана перевозимого груза, несение патрульно-постовой службы на станциях и портах).

3. Увеличение объемов строительства железнодорожных веток наложило определенный отпечаток и на деятельность жандармских полицейских управлений железных дорог, определив тем самым особое место и специфичность правового статуса транспортной полиции по сравнению с другими полицейскими структурами. Чиновники транспортной полиции вынуждены были выполнять свои функциональные обязанности в значительном отдалении от населенных пунктов.

4. Транспортная полиция выполняла общеполцейские и специальные функции. Общеполцейские функции - состояли в охране общественного порядка и борьбе с уголовной преступностью в полосе отчуждения, специальные - в борьбе с забастовками, проверке паспортов на пограничных станциях, контроле за соблюдением «Полицейских железнодорожных правил», а также охране императорских поездов, ценных грузов и конвоированию арестантов при их следовании. Российское законодательство приравнивало транспортную полицию к общей полиции и, следовательно, в своей деятельности она руководствовалась всеми нормами и правилами, обязательными для полиции.

5. История организации транспортной полиции неразрывно связана с вопросами кадровой политики, с состоянием личного состава управлений, так как эффективность выполнения служебно-боевых задач и успех служебной деятельности в значительной мере зависел от уровня профессиональной подготовки и индивидуальных качеств чинов железнодорожной и водной полиции. Подбор, расстановка и выполнение обязанностей чиновниками

транспортной полиции осуществлялся на основании целого ряда нормативных документов и отличались специфичностью и особой требовательностью.

6. С развитием транспортных магистралей в России и параллельно с огромным влиянием, какое они оказывали на экономический рост государства, расширялись и усложнялись как обязанности транспортной полиции, так и направления ее взаимодействия с полицейскими учреждениями и другими ведомствами: министерством внутренних дел, военным министерством, министерством путей сообщения, министерством юстиции, министерством финансов, департаментом таможенных сборов.

**Теоретическая значимость исследования** заключается в том, что сформулированные в нем теоретические положения и выводы, обладая элементами научной новизны, развивают и дополняют ряд разделов истории отечественного права и государства и истории органов внутренних дел. Кроме того, комплексный характер диссертации предопределяет значимость результатов исследования для административного и уголовного права, криминологии, политологии и ряда других отраслевых и прикладных юридических наук.

**Практическая значимость результатов исследования.** Полученные в ходе исследования результаты могут быть использованы:

- в законотворческом процессе, при подготовке нормативно-правовых актов, закрепляющих принципы правоохранительной деятельности органов внутренних дел на транспорте;
- в практической деятельности правоохранительных органов по обеспечению совершенствования правоприменительной деятельности;
- в дальнейших научных исследованиях в рассматриваемой области;
- в преподавании истории государства и права, истории органов внутренних дел, административного и уголовного права и др.

**Апробация результатов исследования.** Рукопись диссертации обсуждена и одобрена на заседании кафедры теории и истории государства и права Уфимского юридического института МВД России. Основные положения

диссертации сообщались автором на международных и всероссийских научно-практических конференциях и семинарах, проводимых в Уфимском юридическом институте МВД России (2005-2009 гг.), Челябинском юридическом институте МВД России (2004-2005 гг.), Южно-Уральском государственном университете (2008 г.). Положения и выводы диссертации использовались автором при проведении занятий по курсам «Обеспечение прав человека в деятельности органов внутренних дел», «История органов внутренних дел» и «Правоохранительные органы» в Уфимском юридическом институте МВД России.

По проблематике диссертационного исследования опубликовано одиннадцать научных статей. В опубликованных материалах автор стремился изложить различные аспекты развития и организационно-правовых форм деятельности транспортной полиции России в XIX веке.

**Структура и объем работы.** Структура диссертации построена с учетом характера и специфики темы, в соответствии с целями исследования, а также степени научной разработанности затрагиваемых в ней проблем. Диссертация состоит из введения, трёх глав, объединяющих шесть параграфов, заключения, библиографического списка использованной литературы. Диссертация выполнена в объеме, соответствующем требованиям, предъявляемым к этому виду работ. Структура работы позволила с необходимой последовательностью рассмотреть наиболее актуальные проблемы функционирования транспортной полиции Российской империи XIX века.

## **II. ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ДИССЕРТАЦИИ**

Во **введении** обоснована актуальность темы, характеризуется степень ее научной разработанности, сформулированы цель и задачи, определяются объект и предмет исследования, представлена методологическая основа исследования, дана характеристика источниковой базы, обоснованы научная новизна и практическая значимость диссертации, сформулированы основные

положения, выносимые на защиту, приводятся сведения об апробации полученных результатов.

**Первая глава «К истокам возникновения полицейского обслуживания транспортных перевозок в России»** посвящена историко-правовому анализу факторов, детерминирующих создание органов, выполняющих функции транспортной полиции.

До 1718 г., то есть до появления полиции как специализированного органа, функции по обеспечению внутренней безопасности были распределены между органами общей компетенции, напрямую не связанными с охраной общественного порядка и должностными лицами, назначаемыми для решения задач по предупреждению и раскрытию преступлений на транспорте.

Одним из главных направлений деятельности государства является охрана его общественного строя от различного рода посягательств. На протяжении длительных этапов развития российской государственности предлагались многоаспектные решения накопившихся полицейских проблем, определившие рождение реформы правоохранительных органов только во второй половине XIX века, логическим шагом которой явилось формирование специализированных подразделений – водной и железнодорожной полиции.

В Древней Руси, когда закладывались основы государственности, в ее аппарате отсутствовали органы, выполнявшие сугубо полицейские обязанности в сфере охраны транспортных перевозок. Государственные органы в этот период были настолько многофункциональными, что большинство из них, в той или иной степени, осуществляли полицейскую деятельность. В Киевской Руси, правоохранительные функции транспортной полиции выполнялись дружиной князя. На княжеских воевод возлагались функции (в первую очередь имевшие сыскной, а не процессуальный характер), направленные на охрану общественного порядка, поимку воров и разбойников, обеспечение охраны грузов провозимых гужевым транспортом, организации паспортного режима выезда за границу, надзора за соблюдением правил пожарной и санитарной



безопасности, контроля соблюдения правил торговли, транспортное дело, почтовой связи<sup>9</sup>.

Большое внимание вопросам правопорядка и борьбе с преступностью, в том числе и при охране перевозок уделялось в двусторонних княжеских договорах. Самыми широкими полномочиями по осуществлению административно-полицейских функций в области охраны дорог и транспортных перевозок обладали уполномоченные представители князя на местах – наместники и волостели, затем эти функции были возложены на княжеских и боярских слуг – тиунов, посадников, дворских.

Вторая половина XVII – первая четверть XVIII в. характеризуется крайним обострением классовых противоречий, выливавшихся в формы массовых выступлений городских и сельских низов. Фактическая деятельность органов, выполняющих полицейские функции диктовалась условиями феодально-крепостнического строя, самодержавной ситуацией в стране, государственно-полицейским политическим режимом в столицах<sup>10</sup>. Все это делало необходимым дальнейшее упрочение феодального государственного механизма, усиление контроля государства за всеми сторонами жизни общества, принятие мер к дальнейшему укреплению общественного порядка. В целях планомерного, конкретного распределения административных, судебных, полицейских и финансовых функций необходима была реформа государственного центрального и местного управления.

История становления регулярной полиции начинается с проведения полицейской реформы Петром I и заканчивается при его преемниках примерно в середине XVIII в. (1718-1761 гг.). Определяя функции полицейского органа, российское правительство трактовало задачи полиции столь широко, что ими исчерпывалось почти все правление, которое в тот период времени включало в

---

<sup>9</sup> Федоров К.Г., Ярмыш А.Н. История полиции дореволюционной России. – Ростов-на-Дону, 1976. – С. 8.

<sup>10</sup> Сизиков М.И. История полиции России (1718-1917 гг.): Становление и развитие общей регулярной полиции в России XVIII века. Выпуск 1. – М., 1992. – С. 10.

себя суд, управление и благоустройство, вместе взятые<sup>11</sup>. На неё возлагались и такие обязанности, которые практически не имели отношения к полицейской деятельности: наблюдение за выделкой и продажей вина, и в целом за торговлей, принятие мер против распространения моровой язвы и падежей скота, наблюдение за постоем, за содержанием мостов и дорог и др.<sup>12</sup>. Однако, созданная в 1722 г. полицмейстерская канцелярия в некоторой степени скоординировала деятельность полицейских служащих по охране порядка на дорогах, а также обеспечение безопасности гужевых и речных перевозок.

**Вторая глава «Организационно-правовые основы становления и деятельности транспортной полиции России в первой половине XIX века»** содержит три параграфа.

**В первом параграфе «Организационные меры полицейского обеспечения безопасности на транспорте»** посредством исторического исследования рассматриваются основные способы и приемы обеспечения правопорядка на транспортных магистралях России в первой половине XIX века.

Диссертант отмечает, что к началу XIX века прослеживается проникновение элементов капиталистического уклада в глубины феодально-крепостнического строя России, что впоследствии привело к усилению классовой борьбы, а это в свою очередь не могло не отразиться на самодержавном государстве, нарастает социальная напряженность, обостряются внутренние противоречия. Настоятельная потребность в приспособлении государственного строя России к развивающимся капиталистическим отношениям определила причины реформ государственного аппарата, проведенных в начале XIX века<sup>13</sup>.

Обострение классовой борьбы обусловила возрастание роли полиции, стремление правящего класса улучшить ее деятельность и усовершенствовать

---

<sup>11</sup> Тарасов И.Т. Очерк науки полицейского права. – М., 1894. – С. 22.

<sup>12</sup> ПСЗ. Собр. 1. Т. 8. № 5284.

<sup>13</sup> Виленский Б.В. Лекции по истории государства и права СССР. Часть 1. Саратов, 1985. – С. 141.

структуру. Один из этапов реформирования полицейской системы характеризуется появлением специализированных полицейских структур. Значительной самостоятельностью среди них обладала специально созданная транспортная полиция. Формировалась она в форме специализированных полицейских команд дирекции водяных и сухопутных коммуникаций, состоящих из смотрителей в чине унтер-офицеров, рядовых и лоцманов, формируемых непосредственно директором окружного управления. Новая полицейская структура не входила в систему местной администрации, городской и сельской полиции<sup>14</sup>. Так, первые упоминания о правовом статусе прообраза современных органов внутренних дел на транспорте был установлен 20 ноября 1809 года Высочайшим Манифестом Александра I «Учреждение об управлении водяными и сухопутными сообщениями». В соответствии с данным актом было создано новое учреждение, в штат которого «...для полицейского надзора как по воде, так и по сухопутным сообщениям» вводилась полицейская команда<sup>15</sup>.

В значительной степени возрастает полицейский надзор на транспортных магистралях, в связи с резким повышением интенсивности перевозок между Петербургом и центром страны. Вследствие этого была учреждена служба по перевозу пассажиров и почты, а в 1807 г., подготовлена инструкция по наблюдению за отправлением почтовых и пассажирских лодок между Шлиссельбургом и Петербургом. Она определяла порядок и основные условия перевозок (правила поведения лоцманов, размеры лодок, оплату услуг для пассажиров и др.).

С расширением полномочий, возложенных на специализированные полицейские управления, возникает потребность в их более четком нормативном регулировании. Так, было издано «Положение о жандармских

---

<sup>14</sup> Во славу Отечества. В 3-х т. Т.1 На государственной службе. 200 лет МВД России / Под ред. Р.У. Диваева, Н.Г. Патрикеева. – Уфа, 2002. – С. 58-59.

<sup>15</sup> Степаненко Ю.В. Об оптимизации правового статуса органов внутренних дел на транспорте // Актуальные проблемы деятельности органов внутренних дел на транспорте и пути их решения: материалы международной, межведомственной научно-практической конференции. – М.: ВНИИ МВД России, 2007. – С. 8.

полицейских управлениях Санкт-Петербургской, Варшавской, Московской, Нижегородской железных дорог» 1861 г. Это был первый нормативный акт, регулирующий вопросы деятельности транспортной полиции. Согласно Положению, на полицейских возлагались функции наблюдения за точным исполнением рабочими и подрядчиками взаимных обязательств, обеспечения сохранности имущества, обеспечения порядка на железнодорожных станциях, рассмотрения жалоб рабочих и подрядчиков, контроля паспортного режима<sup>16</sup>. Однако учрежденные жандармские полицейские команды не имели первоначально строго определенных указаний о порядке своих действий и исполняли требования строителей участков и местной администрации, находясь под их непосредственным контролем.

**Во втором параграфе «Правовое регулирование деятельности службы полиции на транспорте»** автор исследует и анализирует нормативно-правовую составляющую деятельности транспортной полиции, правовое положение которой было уникальным.

Характеризуя рассматриваемый период, автор, отмечает, что в процессе важных государственных структурных преобразований транспортные вопросы занимали одно из первостепенных мест. Российский транспорт, развивался чрезвычайно быстрыми темпами. В первые десятилетия XIX века сформировались почти все главные системы путей сообщений. Следовательно, требовалось как можно быстрее распределить обязанности по охране порядка на стратегически важных объектах государства, между полицейскими органами.

Процесс формирования законодательных основ регулирования деятельности органов полиции на транспорте получил мощнейший импульс в первой половине XIX века. Повышенная законодательная активность государства в полицейской сфере, в рассматриваемый период, объясняется формированием капиталистического уклада в экономике страны, строительством железных дорог, привлечением к строительству значительной

---

<sup>16</sup> Обязанности жандармской железнодорожной полиции: по жандармско-полицейской части / Сост. Л. Тимофеев. СПб., 1912. – С. 1.

рабочей силы. Всё это и нашло отражение в законодательстве. Совершенствуется паспортный режим, регламентация деятельности полиции в борьбе с имущественными и государственными преступлениями.

Кроме общих законоположений, чины транспортной полиции в своей деятельности руководствовались специальными инструкциями, не подлежащими оглашению. Первая такая инструкция была составлена для штаб-офицеров Корпуса жандармов еще в начале сентября 1826 г. В инструкции помимо определения сущности предмета власти жандармов, указывалось на их главные обязанности, которые сводились к наблюдению за злоупотреблениями, беспорядками и противозаконными поступками; обеспечению соблюдения спокойствия и прав граждан; предупреждению и устранению «всякого зла».

«Положением о Корпусе жандармов» 1836 г., была усовершенствована система управления Корпусом. В данном документе четко определялась структура и штат Корпуса, система управления и порядок комплектования жандармерии, характеризовались общие направления полицейской службы на транспорте<sup>17</sup>.

**Третий параграф «Задачи, структура и компетенция органов полиции на транспорте»** посвящен рассмотрению вопросов устройства, задач и полномочий транспортной полиции, а также механизму кадровой политики.

В 1836 г. царским правительством было принято решение об образовании правоохранительного военизированного жандармского формирования – железнодорожной жандармерии. Это было связано с тем, что на повестку дня среди первоочередных экономических задач, стоявших перед самодержавием, выдвинулся вопрос о создании в России сети железных дорог.

Помимо обеспечения непосредственного контроля за ходом строительства железнодорожного полотна, чины железнодорожной полиции выполняли ряд функций, которые в других условиях возлагались на чинов общей (исполнительной, наружной) полиции. Изучение законодательства и архивных

---

<sup>17</sup> ПСЗ. Собр. 2-е. Т. 2. № 9355.

документов дает возможность утверждать, что на чинов транспортной полиции возлагались также отдельные функции политического сыска.

Важной составной частью деятельности полицейских служащих на транспорте являлась функция по сопровождению и охране арестантов. «Положением для внутренней стражи» на ее подразделения возлагалось конвоирование арестантов, ссыльных и их охрана в местах лишения свободы<sup>18</sup>.

Транспортная полиция была воинским формированием, ее сотрудниками были военнослужащие Вооруженных сил Российской Империи, с особым характером прохождения службы, жесткой воинской дисциплиной, с подготовкой, которая включала в себя и военную и полицейскую. Строилась она по линейному принципу и имела помимо общего законодательства и отдельное, отличное от общей полиции нормативное регулирование своей деятельности.

**Третья глава «Совершенствование деятельности транспортной полиции России в условиях модернизации во второй половине XIX века»** содержит три параграфа.

**В первом параграфе «Дальнейшее развитие правового регулирования организации и деятельности транспортной полиции»** диссертант исследует нормативную базу организации и деятельности транспортной полиции во второй половине XIX века.

Начало второй половины XIX века характеризовалось разложением и кризисом крепостнического строя. Эти обстоятельства заставили самодержавное правительство стать на путь проведения и других буржуазных реформ – земской, городской, военной, финансовой, в том числе и судебной реформы. Углубление буржуазных отношений, первоначальное накопление капитала, обнищание массы людей, безработица и жесткая эксплуатация обостряли криминогенную обстановку в стране. Все вышеуказанные обстоятельства подтолкнули правительство к пересмотру существующего

---

<sup>18</sup> Кодан С.В. Политическая ссылка в системе карательных мер самодержавия в первой четверти XIX в. – Иркутск, 1980. – С. 75.

законодательства и принятию новых нормативно-правовых актов, регулирующих деятельность транспортной полиции.

27 июля 1861 года было введено в действие Высочайше утвержденное «Положение о жандармских полицейских управлениях Санкт-Петербургско-Варшавской и Московско-Нижегородской железных дорог», целью которого являлось учреждение жандармской полиции на железных дорогах.

Существенную роль в изменении положения железнодорожной жандармерии сыграл утвержденный 16 марта 1867 г. особый правовой акт – «Порядок учреждения жандармского надзора на вновь проводимых железных дорогах», согласно которому, в ведении каждого жандармско-полицейского управления находился участок дороги протяженностью 2 тысячи верст.

Следующим шагом в коренном преобразовании транспортной полиции явилось принятие 9 сентября 1867 г. «Положения о Корпусе жандармов»<sup>19</sup>. Новое Положение законодательно закрепило организационно-структурные изменения Корпуса, относительно её устройства.

На транспортную полицию распространялись статьи «Устава Уголовного Судопроизводства», определявшие порядок производства дознаний общей полиции. В связи с чем, о всяком происшествии, содержащем признаки преступления или проступка, чины жандармских железнодорожных управлений должны были не позднее суток поставить в известность судебного следователя и прокурора, а при их отсутствии - произвести дознание.

По мнению автора, большое значение в деятельности транспортной полиции имели «Высочайше утвержденные Правила о порядке действий чинов Корпуса жандармов по исследованию преступлений», устанавливающего правила о порядке действий чинов транспортной полиции по расследованию общих преступлений, а также порядок их действий по производству дознаний о государственных преступлениях.

---

<sup>19</sup> ПСЗ. Собр.2-е.Т.13. № 44956.

Определенное место в деятельности транспортной полиции занимали «Полицейские железнодорожные правила», нормы которых регулировали основы обеспечения безопасности движения поездов на железных дорогах. В них четко и детально определялись действия жандармов, направленные на наблюдение за железнодорожными сооружениями и недопущением к ним посторонних лиц, оказание помощи пострадавшим при крушениях поездов, а также проверка качества продуктов, продававшихся в станционных буфетах. На жандармов возлагался надзор за продажей книг и газет на станциях.

Одним из основных нормативных актов, регламентирующих деятельность как железнодорожной, так и водной полиции являлся Устав Путь Сообщения 1857 г. Помимо общих положений по устройству и содержанию транспортных магистралей, отдельные разделы Устава содержали статьи применительно к деятельности транспортной полиции.

Таким образом, все стороны деятельности транспортной полиции регламентировались нормативно-правовыми актами: царскими указами и ведомственными актами министерства внутренних дел, министерства путей сообщения, военного министерства. Взаимоотношения чинов железнодорожной, водной и общей полиции, порядок их подчиненности регламентировались инструкциями и дополнялись циркулярными распоряжениями министерства внутренних дел, департамента полиции и штаба Отдельного корпуса жандармов.

**Во втором параграфе «Совершенствование организационной структуры, форм и методов деятельности транспортной полиции»** диссертант отмечает, что во второй половине XIX века транспортная полиция, компетенция которой постоянно расширялась в связи со складывавшейся внутривластной обстановкой в стране обеспечивала правопорядок и общественную безопасность на речных, морских и железнодорожных коммуникациях. Активное, нарастающее строительство железных дорог, совершенствование водного транспорта, речного судоходства определило особое место и специфичность правового статуса транспортной полиции наряду



с другими полицейскими учреждениями, в связи с выполнением своих функций в значительном отдалении от населенных пунктов.

Совершенствование основных форм деятельности транспортной полиции основывалось на наличии общих законодательных актов, а также особых инструкций и приказов непосредственно по линии деятельности водной и железнодорожной полиции.

В сложившейся новой общественно-политической ситуации правительству было необходимо определить, а полицейским структурам государства, в том числе транспортной полиции, реализовать применение более гибких форм и методов деятельности в борьбе с революционным и забастовочным движением.

Рассматривая совершенствование организационной структуры транспортной полиции, следует обратить внимание на негласные методы её работы. Одним из основных направлений её деятельности была агентурная работа в преступной среде на транспортных магистралях страны.

Анализируя гласные методы деятельности транспортной полиции, в ходе реализации возложенных на неё полномочий, полицейские руководствовались общими для всей жандармерии инструкциями и указаниями. Район действия железнодорожных полицейских управлений простирался на всю территорию, отведенную под железные дороги, на все находившиеся на этой полосе постройки и сооружения. Соответственно транспортная полиция занималась «охранением внешнего порядка, благочиния» и общественной безопасности.

Важное внимание в деятельности транспортной полиции уделялось вопросам противодействия революционным волнениям в государстве во второй половине XIX века.

На данном этапе завершается формирование организационной структуры транспортной полиции, форм и методов её работы. Принимаются нормативно-правовые акты, определяющие специфику службы в полиции

ведомственного предназначения. Определяется круг решаемых транспортной полицией задач на основных направлениях транспортных магистралей России.

**Третий параграф «Взаимодействие органов транспортной полиции с государственными органами и негосударственными формированиями»** раскрывает значительную роль транспортной полиции при взаимодействии с другими ведомствами, способствовавшему противодействию беспорядкам на транспорте, а также выявлению антиправительственной пропаганды и предотвращению чрезвычайных обстоятельств.

Оказывая помощь подразделениям транспортной полиции по охране грузов и багажа, министерствами путей сообщения и внутренних дел выработывались общие основания для учреждения вооруженной охранной стражи на объектах транспорта. В подразделения транспортной полиции отправлялись циркуляры, касающиеся охраны железных дорог и транспорта, правила по соблюдению порядка на станциях и портах и др.

Со своей стороны чины железнодорожной жандармерии оказывали содействие чинам железнодорожной инспекции, а также другим чинам министерства путей сообщения, которые могли быть откомандированы на объекты транспорта, на железнодорожные линии для расследования происшествий или преступлений. Значительная роль в содействии транспортной полиции в выполнении возложенных на неё функции принадлежала Министерству юстиции<sup>20</sup>. Особенно, это взаимодействие выражалось в разрешении противоречий, возникавших в связи с изданием Уложения о наказаниях уголовных и исправительных от 1845 г.<sup>21</sup>, а также в определении губерний для ссылки и дальнейшего определения преступников. Особый интерес вызывает, вопросы взаимодействия транспортной полиции с тюремными учреждениями.

---

<sup>20</sup> См.: Шинджикашвили Д.И. Министерство внутренних дел царской России в период империализма (структура, функции, реакционная сущность, связь с другими министерствами): Учебное пособие. – Омск: Омская высшая школа милиции МВД СССР, 1974. – С. 63.

<sup>21</sup> Свод законов Российской империи. Т.15. Уложение о наказаниях уголовных и исправительных. – М., 1869.

В соответствии с Таможенным уставом 1857 г., чины транспортной полиции взаимодействовали с чинами Главного управления таможенной частью и корпуса пограничной стражи<sup>22</sup>. В частности, обладали правом выдачи разрешения на погрузку товаров и их досмотр, контролировали паспортный режим, пресекали тайный провоз запрещенных товаров.

Так, на протяжении всей истории транспортной полиции России развивались различные правовые и организационные формы ее взаимодействия с другими государственными органами и негосударственными формированиями. Необходимость взаимодействия была обусловлена тем, что она являлась неотъемлемой частью единого государственного механизма, нормальное функционирование которого предполагало взаимосвязь и взаимодействие составляющих его звеньев.

**В заключении** диссертации подводятся итоги исследования, делаются обобщения и выводы.

**Основные положения диссертации опубликованы в следующих работах автора:**

**Публикации в ведущих рецензируемых научных журналах и изданиях указанных в перечне Высшей аттестационной комиссии Министерства образования и науки РФ:**

1. Хаматшина, Д.Р. Исторические аспекты создания и развития службы полиции на транспорте в России в VIII-XIX веках / Д.Р. Хаматшина // История науки и техники. - 2007. – № 9. – С. 168-171. – 0,6 п.л.

2. Мамлеева, Д.Р. Основные направления деятельности службы полиции на транспорте в сфере противодействия преступности (историко-правовой аспект) / Д.Р. Мамлеева // Бизнес в законе. 2008. – № 2. – С. 309-311. – 0,6 п.л.

**Публикации в иных изданиях:**

3. Хаматшина, Д.Р. Раскрытие преступлений органами полиции на транспорте в России во второй половине XIX – начале XX века (историко-

---

<sup>22</sup> Свод законов Российской империи. Т. 6. Ч. 2. Устав Таможенный. – СПб., 1857.

правовой аспект) / Д.Р. Хаматшина // Административно-правовые, уголовно-процессуальные, криминалистические и иные меры противодействия экономическим, налоговым правонарушениям и преступлениям: Материалы Всероссийской научно-практической конференции. – Челябинск: ЧЮИ МВД России. 2005. – Ч. 1. – С. 234-237. – 0,25 п.л.

4. Хаматшина, Д.Р. Деятельность полиции по предотвращению террористических актов во второй половине XIX века / Д.Р. Хаматшина // Российская система противодействия терроризму: проблемы, механизмы реализации и перспективы развития: Материалы всероссийской научно-практической конференции. – Челябинск: ЧЮИ МВД России, 2005. – Ч. 1. - С. 94-98. – 0,3 п.л.

5. Хаматшина, Д.Р. Деятельность службы полиции на транспорте по предотвращению террористических актов в XVII-XIX веках (из опыта российской полиции) / Д.Р. Хаматшина // Терроризм как угроза обществу в эпоху глобализации (международно-правовые и внутригосударственные проблемы противодействия): Материалы международной научно-практической конференции. 13-14 апреля 2006. Ч. 3 / Под. общ. ред. д.ю.н., профессора Ф.Б. Мухаметшина. – Уфа: УЮИ МВД РФ, 2006. С. 108-113. – 0,3 п.л.

6. Хаматшина, Д.Р. Становление и развитие службы полиции на транспорте России в XVII-XIX веках: историко-правовой аспект / Д.Р. Хаматшина // Трибуна молодых исследователей: Межвузовский сборник научных работ / Под общ. ред. к.ю.н., доцента Р.В. Нигматуллина. – Уфа: Уфимский юридический институт МВД России, 2006. – С. 194-198. – 0,25 п.л.

7. Мамлеева, Д.Р. Правовой статус полицейского служащего на транспорте в России XIX века / Д.Р. Мамлеева // Проблемы защиты прав человека на современном этапе развития государства и общества. Материалы межвузовской научно-практической конференции 6 декабря 2007 г. – Уфа: Уфимский юридический институт МВД России, 2008. – С. 235-238. – 0,3 п.л.

8. Мамлеева, Д.Р. Правовые основы функционирования службы полиции на транспорте в России XIX века / Д.Р. Мамлеева // Актуальные проблемы права

России и стран СНГ – 2008: Материалы X международной научно-практической конференции, посвященной 65-летию Южно-Уральского государственного университета, 15-летию специальности «Юриспруденция» в Южно-Уральском государственном университете 10-му юбилейному выпуску сборника конференции, 5-летию Юридического факультета. – Челябинск: ЮУрГУ, 2008. – Ч. 3. – С. 218-220. – 0,25 п.л.

9. Мамлеева, Д.Р. Деятельность транспортной полиции в сфере обеспечения прав и свобод человека (историко-правовой аспект) / Д.Р. Мамлеева // Вестник Уфимского юридического института МВД России. – Уфа. 2008. – № 4. – С. 5-7. – 3 п.л.

10. Мамлеева, Д.Р. Деятельность транспортной полиции в сфере обеспечения безопасности Российского государства / Д.Р. Мамлеева // Актуальные проблемы права и государства в XXI веке: Материалы международной научно-практической конференции. 9-10 апреля 2009. Ч. 6 / Под. общ. ред. д.ю.н., профессора Ф.Б. Мухаметшина. – Уфа: Уфимский юридический институт МВД России, 2009. – Ч. 6. – С. 205-208. – 0,3 п.л.

11. Мамлеева, Д.Р. Взаимодействие органов транспортной полиции с государственными органами и негосударственными формированиями / Д.Р. Мамлеева // Актуальные проблемы права и государства в XXI веке: Материалы международной научно-практической конференции. 28-29 апреля 2010. – Уфа: Уфимский юридический институт МВД России, 2010. – Ч. 4. – С. 95-98. – 0,3 п.л.