

Ивушкина Ольга Викторовна

**КРАЖИ ГРУЗОВ ИЗ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА:
ХАРАКТЕРИСТИКА И ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ
(РЕГИОНАЛЬНЫЙ АСПЕКТ)**

12. 00. 08 – уголовное право и криминология;
уголовно-исполнительное право

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание ученой степени
кандидата юридических наук

Красноярск, 2018

Работа выполнена в федеральном государственном казенном образовательном учреждении высшего образования «Восточно-Сибирский институт Министерства внутренних дел Российской Федерации», на кафедре уголовного права и криминологии.

Научный руководитель: Заслуженный юрист Российской Федерации,
доктор юридических наук, профессор
Репецкая Анна Леонидовна

Официальные оппоненты:

Варыгин Александр Николаевич, доктор юридических наук, профессор, федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Саратовская государственная юридическая академия», заведующий кафедрой прокурорского надзора и криминологии

Клейменов Михаил Петрович, заслуженный деятель науки Российской Федерации, доктор юридических наук, профессор, федеральное государственное казенное образовательное учреждение высшего образования «Омский государственный университет им. Ф.М. Достоевского», заведующий кафедрой уголовного права и криминологии

Ведущая организация:

Федеральное государственное казенное образовательное учреждение высшего образования «Белгородский юридический институт Министерства внутренних дел Российской Федерации имени И.Д. Путилина»

Защита состоится 25 декабря 2018 г. в 14 час. 00 мин. на заседании объединенного совета по защите диссертаций на соискание учёной степени кандидата наук, на соискание учёной степени доктора наук Д 999.126.03 на базе ФГАОУ ВО «Сибирский федеральный университет» по адресу: г. Красноярск, ул. Маерчака, д. 6, ауд. 4-09, зал заседаний учёного совета Юридического института.

С диссертацией можно ознакомиться в научной библиотеке СФУ и на сайте: <https://www.dvfu.ru/>; <https://www.nsu.ru/>; <https://law.sfu-kras.ru/>.

Автореферат разослан «___» _____ 20__ г.

Учёный секретарь
диссертационного совета



Коротких Н.Н.

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы исследования. Одной из актуальных задач современного государства является содействие социальному, экономическому, культурному развитию общества, а также обеспечению и укреплению безопасности страны.

Традиционно в Сибири и на Дальнем Востоке отмечается более высокий уровень преступности, чем в целом по России. При этом общая тенденция к снижению количества регистрируемых преступлений в последние годы все же не свидетельствует об улучшении криминогенной обстановки в указанных регионах, в том числе и на объектах грузового железнодорожного транспорта.

Высокие показатели обусловлены значительной криминализацией краж грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта исследуемых регионов. От решения вопросов сохранности перевозимого железнодорожным транспортом имущества зависит долгосрочное социально-экономическое развитие Российской Федерации.

Это направление актуализирует Концепция транспортной стратегии РФ на период до 2030 г., которая определяет активную позицию государства по созданию условий для социально-экономического развития, прежде всего в целях повышения качества транспортных услуг, снижения совокупных издержек общества, зависящих от транспорта, повышения конкурентоспособности отечественной транспортной системы, усиления инновационной, социальной и экологической направленности развития транспортной отрасли¹.

Анализ статистических данных свидетельствует, что кражи грузов являются наиболее распространенным преступлением в структуре деяний, совершаемых на объектах железнодорожного транспорта, а размер причиняемого ими ущерба намного превосходит размер ущерба от других видов краж.

¹ О Транспортной стратегии Российской Федерации распоряжение Правительства РФ от 22.11.2008 № 1734-р. URL: <http://doc.rzd.ru> (дата обращения: 21.01.2017).

Это значит, что меры предупреждения краж грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта не приводят к нужному результату, так как не соответствуют сложившейся в настоящее время криминогенной обстановке.

В этой связи представляется актуальной разработка комплекса мер по противодействию данному виду преступлений, который позволит в значительной степени снизить ущерб, наносимый собственникам грузов, повысить безопасность их перемещения по железной дороге и вернуть доверие к этой сфере экономики в целом.

Степень научной разработанности темы исследования. Проблемам борьбы с преступностью на железнодорожном транспорте в целом посвящены труды И. П. Дубового, Ю. В. Степаненко, О. В. Радченко, В. М. Кутяева, А. И. Коробеева, А. Ю. Пожарского, Р. Б. Бахаева, А. П. Гаврилишина, М. А. Степанова.

Некоторые вопросы противодействия отдельным видам краж были рассмотрены в исследованиях С. А. Аверинской, И. Л. Мармута, Е. С. Титовой, О. П. Грибунова, М. Н. Базарова, А. Н. Варыгина, А. Н. Ионова, Е. Ф. Новикова, И. В. Жаданова, Ю. Л. Каверина, М. И. Курбатова, А. В. Матыцина, В. М. Юрина, О. Г. Фокина, Е. Н. Котова.

Существенный вклад в решение вопросов, связанных с изучением виктимологических проблем, внесли научные изыскания С. Б. Алимова, А. Д. Бойкова, К. В. Вишневецкого, П. С. Дагеля, Н. Ф. Кузнецовой, А. Л. Репецкой, В. Я. Рыбальской.

Несмотря на значительную теоретическую и практическую ценность указанных работ, следует отметить, что комплексных криминологических исследований по вопросам предупреждения хищений на объектах железнодорожного транспорта, в том числе виктимологического характера, в рамках изучения, в частности Транссиба, ранее не проводилось.

Объектом диссертационного исследования является совокупность общественных отношений, возникающих вследствие совершения краж грузов

из подвижного состава железнодорожного транспорта на участке Транссибирской магистрали (на примере Восточно-Сибирской, Забайкальской, Дальневосточной железных дорог), а также общественные отношения в сфере их предупреждения.

Предметом диссертационного исследования выступают кражи грузов, их состояние и динамика; личность преступника; факторы, детерминирующие совершение названных преступлений; виктимологические факторы, способствующие совершению указанного вида преступлений, а также существующая система мер их предупреждения.

Цель диссертационного исследования заключается в выявлении криминологических особенностей краж грузов на выбранном участке Транссибирской магистрали, а также в разработке комплекса мер предупреждения данного вида преступлений.

К задачам диссертационного исследования отнесено следующее:

- дать понятийную характеристику кражам грузов, совершаемым из подвижного состава железнодорожного транспорта, включая виктимологические понятия, используемые в настоящем исследовании;
- проанализировать динамику состояния и структуры краж грузов на исследуемых участках дороги;
- представить криминологическую характеристику лиц, совершающих данные преступления;
- выявить факторы, детерминирующие совершение краж грузов, в том числе и виктимологического характера;
- на основе полученных результатов разработать комплекс мер, направленных на противодействие кражам грузов из подвижного состава.

Методология и методика исследования. Настоящее исследование осуществлялось на основе диалектического подхода, а также системного метода познания криминологических закономерностей, обуславливающих исследуемый вид краж, который позволил всесторонне и объективно рассмотреть указанный вид преступлений. В контексте диалектического метода

и во взаимосвязи с ним в ходе исследования использовались также и другие общенаучные методы (анализ, синтез, дедукция, логический, формально-юридический и др.).

Методику исследования составили: статистический метод, а также ряд социологических методов, в частности опрос (анкетирование, интервьюирование), метод экспертной оценки, контент-анализ.

Теоретическая и практическая значимость диссертационного исследования направлена на дальнейшее развитие криминологии в части характеристики отдельных видов преступлений и их предупреждения, в том числе и мерами виктимологической профилактики. Результаты исследования способствуют формированию научных представлений о тенденциях и особенностях краж грузов из подвижного состава, факторах, детерминирующих их совершение, а также о личности преступника, посягающего на перевозимые железнодорожным транспортом товарно-материальные ценности.

Кроме того, изложенные в исследовании положения, выводы и предложения могут быть использованы в учебном процессе юридических вузов, в системе подготовки, переподготовки и повышения квалификации правоприменителей различных ведомств, а также в научной работе при дальнейшем исследовании проблемы предупреждения краж грузов из подвижного состава.

Выводы и материалы диссертационного исследования позволили сформулировать ряд практических рекомендаций, которые могут быть использованы подразделениями органов внутренних дел на транспорте по проведению профилактических мероприятий в исследуемом направлении.

Степень достоверности диссертационного исследования обусловлена применением различных научных методов, анализом значительного массива теоретических и правовых источников и обоснованием полученных выводов, предложений и рекомендаций, результатами проведенного автором эмпирического исследования.

Основу теоретического исследования составили труды специалистов в области криминологии, уголовного и уголовно-исполнительного права, виктимологии. Содержащиеся в работе выводы и предложения основаны также на анализе норм ранее действовавшего и современного законодательства, нормативных правовых актов (в том числе и совместных ведомственных актов МВД России, МВД России на транспорте, Ведомственной охраны железнодорожного транспорта РФ и Минтранса России).

Эмпирическую базу диссертационного исследования образуют:

– статистические данные Главного информационно-аналитического центра МВД России, Восточно-Сибирского линейного управления МВД России на транспорте, Забайкальского линейного управления МВД России на транспорте, Управления на транспорте МВД России по Дальневосточному федеральному округу за период 2009–2017 гг.;

– результаты анкетирования 125 сотрудников ОВД на транспорте Восточно-Сибирского линейного управления МВД России на транспорте, Читинского линейного отделения МВД России на транспорте, Хабаровского линейного управления МВД России на транспорте (следователей, дознавателей, оперативных сотрудников по борьбе с преступными посягательствами на грузы);

– результаты анкетирования 130 потерпевших от краж грузов из подвижного состава;

– результаты изучения 500 уголовных дел и 400 приговоров о кражах грузов из подвижного состава, рассмотренных судами Иркутской области, Забайкальского края, Дальневосточного федерального округа;

– результаты интервьюирования 20 представителей клиентских организаций и предприятий железнодорожного транспорта, осуществляющих грузовые перевозки, а также 15 сотрудников специализированного подразделения военизированной охраны.

Научная новизна диссертационного исследования заключается в том, что оно является одним из первых криминологических исследований

совершения краж грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта на исследуемом участке Транссибирской магистрали. Автором предпринята попытка обосновать специфику совершения краж грузов на современном этапе, раскрыть особенности характеристики преступника, выделив его типы личности, а также проанализировать виктимологические аспекты совершения краж грузов. С учетом факторов, детерминирующих совершение преступлений рассматриваемого вида, предложены и обоснованы меры предупреждения краж грузов на объектах железнодорожного транспорта.

Научная новизна диссертационного исследования нашла отражение в следующих **основных положениях, выносимых на защиту:**

1. Усредненный удельный вес краж грузов из подвижного состава, совершенных на территории исследуемого участка Транссибирской магистрали с 2009 по 2017 г., составил 37 % от общего количества регистрируемых краж на объектах железнодорожного транспорта. Динамика уровня данного преступления в целом имела волнообразный характер с тенденцией к снижению регистрируемых показателей в 1,5–2 раза к концу исследуемого периода.

Аналогичный характер имеет и виктимизация. Снижение показателей виктимизации приводит к повышению латентности данных преступлений, а также к низкой их выявляемости, связанной со спецификой движения грузов по Транссибу. В целом проведенный анализ динамики виктимизации от краж грузов свидетельствует о весьма неблагоприятных тенденциях ее развития.

2. Автором в ходе исследования разработан и рассчитан коэффициент криминогенной зараженности железных дорог, который позволяет сравнивать состояние преступности как на отдельных участках Транссиба, так и на разных железных дорогах России. В частности, в представленной количественной характеристике уровня исследуемых краж коэффициент варьировал от 3 до 7 краж на каждые 100 км дороги, что позволило определить наиболее зараженный участок, которым оказалась Забайкальская железная дорога. В целом расчет количественных показателей подтверждает, что уровень краж на

участке Транссиба достаточно высок. Величина данного коэффициента на объектах железной дороги выбранной части Транссиба, а также железных дорог России свидетельствует о сохранении негативных тенденций указанного вида преступности.

3. Проведенное криминологическое исследование позволило определить структуру предмета, основные способы и место совершения исследуемого вида краж.

Так, 30 % приходится на кражи высоколиквидных товаров (аудио-, видео, бытовая техника, средства сотовой связи, автономные предметы техники); 27 % – на кражи горюче-смазочных материалов (бензин, дизельное топливо, трансмиссионные и специальные масла); 20 % – на кражи запасных частей, принадлежностей к автомобилям и иной технике; 18 % – на кражи продовольственных товаров; 5 % составляют кражи иных товаров (фармацевтика, драгоценности и др.).

Основным способом совершения данных преступлений является проникновение в вагоны и контейнеры через двери, с которых предварительно сняты или сорваны пломбы и закрутки (58,6 %). Место совершения преступления в большинстве случаев не совпадает с местом обнаружения преступного посягательства, что обусловлено спецификой перевозок, при этом сезонность фактически не влияет на частоту совершения краж грузов из подвижного состава.

4. Исследование позволило определить специфику характеристики личности преступника, совершающего кражи грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта: это преимущественно лица мужского пола – 95,8 %, больше половины которых были в возрасте от 18 до 30 лет – 59 %; 71,8 % из них на момент совершения кражи грузов имели неполное среднее образование; 57 % преступников не имели собственной семьи.

Так, подавляющая часть рассматриваемых преступлений совершается работниками железнодорожного транспорта (70,5 %), для которых характерно

объединение в группы; 29,5 % приходится на лиц, не имеющих отношения к инфраструктуре железнодорожного комплекса.

5. К специфическим факторам, детерминирующим совершение краж грузов, следует отнести:

– *факторы социально-экономического характера*: кризисные явления в экономике государства, выразившиеся в массовом сокращении действующих работников предприятий железнодорожного комплекса, а также усилении тенденции к применению сокращенного рабочего дня и отпусков без сохранения заработной платы;

– *факторы правового характера*: недостатки проведения реформирования деятельности железнодорожного транспорта ОАО «РЖД», касающиеся сил и средств обеспечения транспортной безопасности, направленных на сохранность перевозимого подвижным составом имущества; несовершенство нормативно-правовой базы, регулирующей деятельность подразделений Управления внутренних дел на транспорте и Министерства транспорта РФ;

– *факторы организационно-управленческого характера*: системные проблемы в деятельности Управления внутренних дел на транспорте и предприятий железнодорожного транспорта, препятствующие реализации мер предупреждения краж грузов из подвижного состава;

– *факторы технического характера*: недостаток и несовершенство технических средств и технологий сохранности перевозимого подвижным составом имущества, низкий уровень обеспеченности техническими средствами правоохранительных органов по борьбе с преступными посягательствами на грузы;

– *факторы, детерминирующие виктимизацию*, не связанные с поведением потерпевшего, и факторы, связанные с неосмотрительным поведением потерпевших, которое, как правило, проявляется в неосторожности.

6. Для предупреждения краж грузов автором предложен ряд мер:

– *социально-экономического характера*: ориентирование на модернизацию подвижного состава; обеспечение оптимальных условий труда работникам железнодорожных предприятий и организаций, заключающееся в создании и сохранении рабочих мест, ликвидации режима сокращенного рабочего дня и административного отпуска без сохранения заработной платы и др.;

– *предупредительные меры правового характера* должны быть направлены на оптимизацию действующей нормативной базы, регулирующей вопросы применения сил и средств обеспечения транспортной безопасности, внесением корректив в действующий Федеральный закон № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»;

– *организационно-управленческого характера*: координация взаимодействия сотрудников органов внутренних дел на транспорте с территориальными подразделениями ОВД, специализированными подразделениями военизированной охраны, группами быстрого реагирования, администрацией железнодорожной инфраструктуры, общественными организациями и формированиями, а также разработка соответствующей законодательной базы;

– *технические меры предупреждения* должны заключаться в обеспечении современными техническими средствами защиты подвижного состава участниками перевозочного процесса, и в первую очередь грузоотправителями; установке современных цифровых видеокамер с непрерывной записью (на случай слабого интернет-сигнала) и (или) онлайн-трансляцией на вагоны и контейнеры подвижного состава, эксплуатация которых должна осуществляться как в момент его передвижения с грузами, так и во время нахождения на передаточных станциях, во время погрузки/разгрузки груза, при техническом и коммерческом осмотрах; внедрении отдельной отгрузки легко снимающихся деталей с одновременной или опережающей их отправкой получателю.

– комплекс предупредительных мер виктимологического характера включает две группы мер: первая группа должна быть ориентирована на повышение уровня охраны имущества потенциальных потерпевших; вторая – на их информированность относительно виктимогенных факторов, способствующих виктимизации, и их предотвращение.

Апробация и внедрение результатов исследования.

Сформулированные в диссертации научные положения и выводы отражены в двадцати четырех публикациях общим объемом 10,3 п.л., четыре из которых – в изданиях, рекомендованных ВАК при Министерстве образования и науки Российской Федерации. Учебное пособие «Криминологическая характеристика и профилактика преступлений, совершаемых на объектах железнодорожного транспорта» (г. Иркутск, 2015 г.). Полученные результаты и рекомендации исследования были изложены в виде докладов на международных и региональных научно-практических конференциях (2014 – 2018 гг.): на международных научно-практических конференциях «Деятельность правоохранительных органов в современных условиях» (г. Иркутск 2014 г., 2015 г., 2016 г., 2017 г., 2018 г.); на международной научно-практической конференции «Уголовное право в эволюционирующем обществе» (г. Курск, 2017 г.); на XI международной научно-практической конференции «Проблемы современного законодательства России и зарубежных стран» (г. Иркутск, 2018 г.); на международной научно-практической конференции «Совершенствование деятельности правоохранительных органов с учетом современных реалий (Республика Казахстан, г. Актюбинск, 2017 г.); на всероссийской научной конференции адъюнктов, аспирантов и соискателей «Преемственность и новации в юридической науке» (г. Омск, 2017 г.); на всероссийских научно-практических конференциях «Современность в творчестве начинающего исследователя» (г. Иркутск 2015 г., 2016 г., 2017 г., 2018 г.); на всероссийской научно-практической конференции «Несовершеннолетний как субъект права» (г. Иркутск, 2015 г.); на всероссийской научно-практической конференции «Уголовный закон Российской Федерации: проблемы правоприменения и

перспективы совершенствования» (г. Иркутск, 2016 г., 2017 г.). Результаты исследования внедрены в практическую деятельность Забайкальского линейного управления МВД России на транспорте, Восточно-Сибирского ЛУ МВД России на транспорте, в учебный процесс Восточно-Сибирского института МВД России, ЮИ Иркутского государственного университета, Северо-Кавказский институт (филиал) Краснодарского университета МВД России.

Структура диссертации. Работа состоит из введения, трех глав, включающих десять параграфов, заключения, списка использованной литературы и приложений.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во введении обосновывается актуальность темы исследования, характеризуется степень ее научной обоснованности; определяются цель и задачи, объект и предмет исследования; раскрываются научная новизна темы и ее теоретическая и практическая значимость; формулируются основные положения, выносимые на защиту; приводятся сведения об апробации результатов исследования.

Первая глава «Теоретические основы исследования краж грузов из подвижного состава, совершаемых на объектах железнодорожного транспорта» состоит четырех параграфов. В ней представлена понятийная характеристика и концепция исследования.

В первом параграфе *«Грузовой железнодорожный транспорт как объект криминологического исследования: постановка проблемы»* исследовано понятие, объект и специфика железнодорожного транспорта России. Обоснован выбор объекта исследования, на котором совершаются кражи грузов из подвижного состава, – три граничащие между собой железные дороги (Восточно-Сибирская, Забайкальская, Дальневосточная), входящие в состав крупнейшей в России Транссибирской магистрали.

Объемы перевозимых грузов (очень высокие), эксплуатационная длина (13,213 тыс. км), огромное количество железнодорожных объектов (станций, перегонов, остановочных пунктов, платформ), где совершаются кражи, – факторы, обуславливающие распространенность указанного вида преступности на этих участках Транссиба.

Однородный характер краж перевозимых грузов подвижным составом на указанных железных дорогах обусловлен тем, что они находятся в сходных климатических, социально-экономических, территориальных и других условиях.

Всесторонний анализ краж грузов, совершаемых из подвижного состава железнодорожного транспорта на выбранном участке Транссибирской магистрали, направлен на достижение целей исследования – выявление криминологических особенностей данного вида преступлений, необходимых для организации эффективных мероприятий по борьбе с ними.

Во втором параграфе *«Кражи грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта: понятие и признаки»* дается определение кражи грузов, под которой следует понимать совершенное умышленно, с корыстной целью, тайное, противоправное, безвозмездное изъятие имущества, принятого перевозчиком по договору перевозки подвижным составом железнодорожного транспорта груза из пункта отправления в пункт назначения, в отношении как собственности предприятий железнодорожной инфраструктуры, так и имущества иных юридических и физических лиц.

В контексте настоящего исследования дано толкование понятий «помещение», «хранилище», «иное хранилище».

Так, подвижной состав, включающий в себя товарные вагоны крытого типа, цистерны, а также контейнеры, которые пломбируются запорно-пломбировочными устройствами, укрепляются дверными накладками, следует признать разновидностью хранилища.

В третьем параграфе *«Виктимологические понятия, используемые при изучении краж грузов из подвижного состава железнодорожного*

транспорта» предпринята попытка на теоретическом уровне сформулировать и проанализировать виктимологические понятия исследуемого вида преступления.

Так, потерпевшим от кражи грузов может быть как физическое, так и юридическое лицо, которым в результате совершения преступления был причинен любой из предусмотренных законодательством Российской Федерации вред. В том числе потерпевшим может быть и ОАО «РЖД».

Следует заметить, что кражи грузов обладают ограниченной виктимологической характеристикой, так как непосредственный контакт между преступником и потерпевшим в механизме его совершения отсутствует. Однако при совершении данного вида преступлений существует совокупность обстоятельств, возникновению которых способствует сам потерпевший.

Представляется, что одним из условий преступного поведения субъекта является неосмотрительное поведение потерпевшего, благоприятствующее созданию ситуации преступления или облегчающее его реализацию.

В четвертом параграфе *«Теория предупреждения как основа разработки мер предупреждения краж грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта»* автор определяет систему предупредительных мер в рамках данного исследования.

Так, меры общесоциального предупреждения краж грузов имеют весьма большой диапазон воздействия. Они оказывают влияние на все факторы, их детерминирующие, и являются основой для специальной профилактики.

Под специальными мерами предупреждения автор понимает меры, специально направленные на недопущение и устранение криминогенных факторов, способствующих совершению краж грузов. Помимо этого, представляется, что в повышении эффективности профилактики и борьбы с данным видом преступлений определенную роль играет виктимологическая профилактика – меры, направленные посредством воздействия на потерпевшего, его поведение в допреступных и преступных ситуациях.

Аргументируется вывод, что меры предупреждения краж грузов – это совокупность социально-экономических, правовых, организационно-управленческих, технических мероприятий.

Вторая глава «Криминологическая характеристика краж грузов из подвижного состава, совершаемых на объектах железнодорожного транспорта» включает четыре параграфа. В ней анализируются основные показатели преступлений указанного вида, личность преступника, факторы, детерминирующие совершение краж грузов, а также виктимологические аспекты исследуемого вида преступлений.

В первом параграфе «Динамика состояния и структуры краж грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта» приведены результаты исследования динамики состояния краж на рассматриваемом участке Транссиба. В частности, показано, что кражи грузов по распространенности занимают 2-е место в общей структуре краж чужого имущества на объектах железнодорожного транспорта (37 %).

Проведенный анализ количественных и качественных характеристик краж грузов как по России, так и на участке Транссибирской магистрали, в период с 2009 по 2017 гг. позволил установить, что абсолютный показатель зарегистрированных краж к 2017 г. по сравнению с базовым 2009 г. снизился в 1,5–2 раза.

Так, в 2016 г. наблюдается снижение краж грузов из подвижного состава по России на 39,4 % по сравнению с базовым 2009 г.; на территории ВСЖД – на 58,2 %, на ДВЖД произошло снижение грузовых краж в 2016 г. на 50,8 %. На участке ЗБЖД снижение составило 22,3 %.

Резкому сокращению преступлений, в частности краж грузов, в немалой степени способствовало принятие Федерального закона от 3 июля 2016 г. № 326-ФЗ, которым с 1 тыс. до 2,5 тыс. руб. повышена граница административной ответственности за кражи чужого имущества и, соответственно, понижена граница уголовной ответственности за кражи чужого имущества.

Кроме того, латентность данного вида преступления по-прежнему находится на достаточно высоком уровне ввиду отсутствия заинтересованности потерпевших заявлять о случаях совершенных краж грузов. Из 130 опрошенных потерпевших от краж грузов 57,8 % ответили, что не заявляли в правоохранительные органы о совершенном преступлении.

В период с 2010 по 2013 гг. прослеживается рост краж грузов на 27,5 % в целом по России. Аналогичные показатели наблюдаются и на исследуемых участках Транссибирской магистрали, что было связано с сокращением численности штатов сотрудников роты СПВО, сопровождающих грузовые поезда; низкой предупредительно-профилактикой работой в данном направлении.

Так, на территории ВСЖД кражи грузов из подвижного состава к 2013 г. возросли почти в 2 раза по сравнению с базовым 2009 г., их прирост составил 36,8 %; на Забайкальской железной дороге прирост краж грузов к 2013 г. составил 29,3 %, на Дальневосточной – 47,0 %. Удельный вес краж грузов в этот период также увеличился, достигнув максимального уровня 38,6 %, после чего снова начал снижаться. В общем прирост краж грузов в период 2009–2014 гг. на исследуемых участках дорог составил от 30,5 до 64 %.

Несмотря на общее снижение уровня краж грузов из подвижного состава, уровень криминогенной зараженности указанного участка Транссиба следует признать высоким. В представленной количественной характеристике уровня краж разработанный и рассчитанный автором коэффициент криминогенной зараженности варьировал от 3 до 7 краж на каждые 100 км дороги, что свидетельствует о сохранении негативных тенденций в характеристике состояния данного вида преступления.

Также исследованием установлено, что значительная часть краж грузов из подвижного состава остается нераскрытой, при этом с каждым годом их доля стабильно увеличивается.

Второй параграф *«Криминологическая характеристика лиц, совершающих кражи грузов из подвижного состава железнодорожного*

транспорта» посвящен анализу криминогенных характеристик личности преступника.

Большая часть рассматриваемых преступлений совершается непосредственно работниками транспорта (70,5 %), ввиду того что им знаком порядок обработки груза и они используют все имеющиеся недостатки в работе при выгрузке, разгрузке, перегрузке грузов и др., и только меньше трети (29,5 %) краж грузов – лицами, не имеющими отношения к инфраструктуре железнодорожного комплекса.

В ходе осуществления криминологической характеристики были выявлены следующие признаки лиц, совершающих кражи грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта. Так, 95,8 % составили лица мужского пола и лишь 4,2 % – лица женского пола, что обусловлено спецификой железнодорожного транспорта, в подразделениях которого число работающих женщин, связанных с непосредственной обработкой груза и подвижного состава, незначительно. Самыми криминогенно активными являются лица в возрасте 18–30 лет (59 %). Довольно низкий образовательный уровень (среднее образование) характерен для подавляющего числа преступников – 71,8 %. Отличительным является то обстоятельство, что 80 % преступников проживали в непосредственной близости от железной дороги, т. е. от того места, где совершали кражи грузов. Всего 20 % расхитителей проживали вдали от железной дороги, в городах и сельской местности.

Соискателем сформулировано понятие личности преступника, совершающего кражи грузов: это субъект, совершающий тайное противоправное хищение чужого перевозимого железнодорожным транспортом имущества, обладающий специфическими навыками и знаниями алгоритма работы и технической части подвижного состава инфраструктуры железной дороги.

Изученная судебно-следственная практика, опрос 186 лиц, осужденных за совершение грузовых краж на объектах железнодорожного транспорта, и иные изученные материалы позволили выделить следующие преступные типы для

данного вида преступления: а) ситуативный (50,8 %); б) ситуативно-криминогенный (32,1 %); в) последовательно - криминогенный (17,1 %).

В третьем параграфе «*Факторы, детерминирующие совершение краж грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта*» рассматриваются основные факторы, которые в большей степени детерминируют совершение преступлений исследуемого вида.

Так, все факторы были разделены на четыре конкретные группы:

1. Социально-экономического характера – кризисные явления в экономике государства, выразившиеся в массовом сокращении действующих работников предприятий железнодорожного комплекса, а также усилении тенденции к применению сокращенного рабочего дня и отпусков без сохранения заработной платы. Так, на Забайкальской железной дороге в 2015 г. было сокращено порядка 790 человек, на предприятиях Дальневосточной железной дороги в 2015г. было уволено около 400 человек.

2. К правовым факторам отнесено несовершенство нормативных правовых актов, регулирующих деятельность подразделений УВДт и инфраструктуры железнодорожного транспорта в вопросах взаимодействия субъектов предупредительной деятельности на объектах транспорта.

3. Факторы организационно-управленческого характера, обусловленные спецификой грузоперевозок, включают системные проблемы в деятельности УВДт и предприятий железнодорожного транспорта (отсутствие на определенном этапе перевозки конкретного лица, отвечающего за сохранность груза; недостаточный контроль за подвижным составом на железнодорожных станциях и в пути его следования; недостатки в воспитательной работе и подборе кадров на предприятиях железнодорожного комплекса; некачественная проверка состояния условий хранения материальных ценностей на объектах дороги, исправности ограждений и др.).

4. К факторам технического характера причислены: недостаток и несовершенство технических средств и технологий общего и специального

назначения, низкий уровень технической обеспеченности правоохранительных органов по борьбе с преступными посягательствами на грузы (30,2 % опрошенных сотрудников ОВДт отметили данный фактор как один из первостепенных).

В четвертом параграфе *«Виктимологические аспекты совершения краж грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта»* автором предпринята попытка выявить особенности виктимизации потерпевших от краж грузов из подвижного состава.

Основными виктимогенными факторами, детерминирующими виктимизацию потерпевших, являются ситуативные факторы сами по себе либо в совокупности с неосмотрительным поведением потерпевшего (грузоотправителя, грузополучателя, грузоперевозчика); сосредоточение большого объема товарно-материальных ценностей, перевозимых железнодорожным транспортом, сохранность которых должным образом не обеспечивается; слабая обеспеченность участников перевозочного процесса надежными и современными средствами защиты железнодорожных контейнеров и цистерн с перевозимыми грузами, что также подтверждается результатами интервьюирования представителей клиентских организаций и предприятий железнодорожного транспорта, осуществляющих грузовые перевозки на постоянной основе.

Виктимогенным фактором, способствующим виктимизации от краж грузов, является и поведение самого потерпевшего, которое проявляется в неосмотрительности, когда потерпевший не позаботился об обеспечении должной безопасности своего имущества.

В третьей главе *«Предупреждение краж грузов из подвижного состава, совершаемых на объектах железнодорожного транспорта»*, состоящей из двух параграфов, рассматриваются приемы и способы воздействия на исследуемый вид преступлений.

В первом параграфе *«Общесоциальные меры предупреждения краж грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта»* представлены

приемы и способы воздействия на исследуемый вид преступлений посредством осуществления мероприятий общесоциального характера. В данном параграфе предложены следующие меры социально-экономической направленности:

– обеспечение оптимальных условий труда работникам железнодорожных предприятий и организаций, заключающееся в создании и сохранении рабочих мест, ликвидации режима сокращенного рабочего дня и административного отпуска без сохранения заработной платы;

– ориентирование государственных и муниципальных органов на модернизацию подвижного состава железнодорожного транспорта;

– повышение уровня правосознания среди участников перевозочного процесса;

– формирование и развитие знаний, умений, компетенций, моральных качеств у молодежи, обучающейся в специализированных учебных заведениях, а также в коллективах железнодорожных предприятий и организаций.

Второй параграф *«Специально-криминологические меры предупреждения краж грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта»* посвящен специальной системе предупредительных мер, направленных на борьбу с исследуемым видом преступления, а также на снижение вероятности стать жертвой подобных преступлений.

Меры правового характера ориентированы на оптимизацию действующей нормативной базы, регулирующей деятельность сил и средств обеспечения транспортной безопасности.

Так, автором предложено конкретизировать содержание п. 7. 1 ст. 1 Федерального закона № 16-ФЗ «О транспортной безопасности», дополнив его следующим: *«...подразделения ведомственной охраны федеральных органов исполнительной власти в области транспорта и (или) аккредитованные для этой цели в установленном порядке частные охранные организации, а также подразделения вневедомственной охраны»*.

Предупредительные меры организационно-управленческого характера должны способствовать осуществлению взаимодействия сотрудников органов

внутренних дел на транспорте с территориальными подразделениями ОВД, СПВО, ГБР, администрацией объектов железнодорожной инфраструктуры, а также с общественными организациями и формированиями, закрепленными на законодательном уровне.

В целях предотвращения участия работников железнодорожного транспорта в кражах перевозимых грузов, а также укрепления трудовой дисциплины руководителям филиалов и структурных подразделений ОАО «РЖД» необходимо осуществлять постоянный контроль за соблюдением трудовой и технологической дисциплины; осуществлять ведение электронной базы данных на лиц, ранее совершавших кражи перевозимых грузов, с обязательным размещением данной информации на сайте службы безопасности предприятий и организаций ОАО «РЖД» и др.

В группу профилактических мероприятий технического характера входят установка субъектами профилактики современных цифровых видеокамер с непрерывной записью (на случай слабого интернет-сигнала) и (или) онлайн-трансляцией на вагоны и контейнеры подвижного состава, которые должны эксплуатироваться как в момент его передвижения с грузами, так и во время нахождения на передаточных станциях, а также во время погрузки/разгрузки груза, при техническом и коммерческом осмотрах; внедрение отдельной отгрузки легко снимающихся деталей с одновременной или опережающей их отправкой получателю.

Комплекс предупредительных мер виктимологического характера должен состоять из двух групп мер. Первая группа должна быть ориентирована на повышение уровня охраны имущества потенциальных потерпевших; вторая – на их информированность относительно виктимогенных факторов, способствующих виктимизации, и их предотвращение.

В **заключении** содержатся итоговые теоретические и практические выводы, сформулированные по результатам проведенного исследования.

Основные положения диссертационного исследования нашли свое отражение в следующих опубликованных автором работах:

Статьи в рецензируемых научных журналах, рекомендованных Высшей аттестационной комиссией при Министерстве науки и высшего образования Российской Федерации для опубликования основных научных результатов диссертаций:

1. *Ивушкина, О. В.* Структура и динамика преступности на железнодорожном транспорте в сфере грузовых перевозок и ее предупреждение (на примере Восточно-Сибирской железной дороги) / О. В. Ивушкина // Сибирский юридический вестник. – 2016. – № 2. – С. 89–94 (0,5 п. л.).

2. *Ивушкина, О. В.* Профилактика краж грузов из подвижного состава на объектах железнодорожного транспорта (по материалам Восточно-Сибирской железной дороги) / О. В. Ивушкина // Вестник Казанского юридического института МВД России. – 2017. – № 1. – С. 82–86 (0,4 п. л.).

3. *Ивушкина, О. В.* Хищения грузов на объектах железнодорожного транспорта: характеристика и противодействия (по материалам Восточно-Сибирской железной дороги) / О. В. Ивушкина // Библиотека уголовного права и криминологии – 2017. – № 1. – С. 119–125 (0,5 п. л.).

4. *Ивушкина, О. В.* Кражи грузов на объектах железнодорожного транспорта: динамика состояния, специфика совершения (на примере Транссиба) [Текст] / А. Л. Репецкая, О. В. Ивушкина // Научный Вестник Омской академии МВД России – 2017. – № 3. – С. 7–10 (0,3 п. л.).

Иные публикации:

5. *Ивушкина, О. В.* Анализ структуры региональной преступности на железнодорожном транспорте / О. В. Ивушкина // Деятельность правоохранительных органов в современных условиях: материалы XIX Международной научно-практической конференции. Иркутск, 29–30 мая 2014 г. – Иркутск: ФГКОУ ВПО «Восточно-Сибирский институт МВД РФ», 2014. – С. 35-38 (0,2 п. л.).

6. *Ивушкина, О. В.* Роль изучения состояния преступности на объектах железнодорожного транспорта в первоначальной подготовке сотрудников полиции / О. В. Ивушкина // Подготовка кадров для силовых структур : Современные направления и образовательные технологии : материалы 20-й всероссийской научно-методической конференции. Иркутск, 4–5 марта 2015 г. – Иркутск : ФГКОУ ВПО «Восточно-Сибирский институт МВД РФ», 2015. – С. 43-47 (0,2 п. л.).

7. *Ивушкина, О. В.* Преступность на железнодорожном транспорте в сфере грузовых перевозок (на примере Восточно-Сибирской железной дороги) / О. В. Ивушкина // Деятельность правоохранительных органов в современных условиях : сборник материалов 20-й Международной научно-практической конференции. Иркутск, 28–29 мая 2015 г. : в 2 т.. – Иркутск : ФГКОУ ВПО «Восточно-Сибирский институт МВД РФ», 2015. – С. 69-73 (0,2 п. л.).

8. *Ивушкина, О. В.* Особенности преступлений, совершаемых несовершеннолетними на железнодорожном транспорте (по материалам Восточно-Сибирской железной дороги) / О. В. Ивушкина // Несовершеннолетний как субъект права : Всероссийская научно-практическая конференция. Иркутск, 8 ноября – 8 декабря 2015 г. – Иркутск : Изд-во ИГУ, 2015. – С. 79-82 (0,2 п. л.).

9. *Ивушкина, О. В.* Изучение личности несовершеннолетнего преступника, совершающего преступления на железнодорожном транспорте] / О. В. Ивушкина // Подготовка кадров для силовых структур: современные направления и образовательные технологии : материалы 21-й всероссийской научно-методической конференции. Иркутск, 2–3 марта 2016 г. – Иркутск : ФГКОУ ВО «Восточно-Сибирский институт МВД РФ», 2016. – С. 68-71 (0,1 п. л.).

10. *Ивушкина, О. В.* Причины, условия и предупреждение преступлений в сфере грузоперевозок (по материалам Восточно-Сибирского региона) / О. В. Ивушкина // Современность в творчестве талантливой молодежи : сборник материалов научно-практической конференции молодых

ученых. Иркутск, 23 марта 2016 г. – Иркутск : ФГКОУ ВО «Восточно-Сибирский институт МВД РФ», 2016. – С. 90-94 (0,2 п. л.).

11. *Ивушкина, О. В.* Предупреждение преступлений на железнодорожном транспорте в сфере грузоперевозок (по материалам Восточно-Сибирского региона) / О. В. Ивушкина // Уголовный закон Российской Федерации: проблемы правоприменения и перспективы совершенствования : материалы Всероссийской научно-практической конференции. Иркутск, 29 апреля 2016 г. – Иркутск : ФГКОУ ВО «Восточно-Сибирский институт МВД РФ», 2016. – С. 127-133 (0,3 п. л.).

12. *Ивушкина, О. В.* Личность преступника, совершающего преступления на объектах грузового железнодорожного транспорта (по материалам Восточно-Сибирского региона) / О. В. Ивушкина // Деятельность правоохранительных органов в современных условиях : материалы XXI Международной научно-практической конференции. Иркутск, 26–27 мая 2016 г. – Иркутск : ФГКОУ ВО «Восточно-Сибирский институт МВД РФ», 2016. – С. 81-85 (0,2 п. л.).

13. *Ивушкина, О. В.* Криминологическая характеристика лиц, совершающих кражи грузов на объектах железнодорожного транспорта / О. В. Ивушкина // Современность в творчестве начинающего исследователя : материалы Всероссийской научно-практической конференции. Иркутск, 30–31 марта 2017 г. – Иркутск : ФГКОУ ВО «Восточно-Сибирский институт МВД РФ», 2017. – С. 13-18 (0,2 п. л.).

14. *Ивушкина, О. В.* Особенности квалификации краж грузов, совершаемых из подвижного состава железнодорожного транспорта [Электронный ресурс] / О. В. Ивушкина // Уголовное право в эволюционирующем обществе : VII Международная научно-практическая конференция. Курск, 2017 г. – Курск : ФГБОУ ВО «Юго-Западного государственного университета», 2017 – URL : <https://www.swsu.ru/structura/up/uf/kup/evol2016.pdf>. (0,2 п. л.).

15. *Ивушкина, О. В.* Состояние и динамика краж грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта (на примере Восточно-Сибирской и Забайкальской железных дорог) / О. В. Ивушкина, М. О. Долматова // Деятельность правоохранительных органов в современных условиях : Материалы XXII Международной научно-практической конференции. Иркутск, 18–19 мая 2017 г. : в 2 т. – Иркутск : ФГКОУ ВО «Восточно-Сибирский институт МВД РФ», 2017. – С. 67-72 (0,3 п. л.).

16. *Ивушкина О.В.* Виктимологические меры предупреждения краж грузов, совершаемых из подвижного состава железнодорожного транспорта [Текст] / О.В. Ивушкина // Совершенствование деятельности правоохранительных органов с учетом современных реалий: Материалы международной научно-практической конференции, в свете изменений и дополнений в уголовное, уголовно-процессуальное, административное законодательство (17 ноября 2017 года) – Актобе: АЮИ МВД РК им М. Букенбаева, 2017. – 114-117 с.

17. *Ивушкина О.В.* Особенности криминологической характеристики личности преступника, совершающего грузовые кражи из подвижного состава железнодорожного транспорта (региональный аспект) [Текст] / О.В. Ивушкина // Деятельность правоохранительных органов в современных условиях: сб. материалов XXIII междунар. науч.-практ. конф.: В 2 т. – Иркутск: ФГКОУ ВО ВСИ МВД России, 2018. – Т.1 – 51-54 с.

18. *Ивушкина, О. В.* Основные направления деятельности подразделений органов внутренних дел на транспорте по предупреждению краж грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта / О. В. Ивушкина // Уголовный Закон Российской Федерации : проблемы правоприменения и перспективы совершенствования : материалы межвузовской научно-практической конференции. Иркутск, 28 апреля 2017 г. – Иркутск : ФГКОУ ВО «Восточно-Сибирский институт МВД РФ», 2017. – С. 194-198 (0,2 п. л.).

19. *Ивушкина О. В.* Причины и условия, способствующие совершению краж грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта / О. В. Ивушкина // Преемственность и новации в юридической науке : материалы межвузовской научной конференции адъюнктов, аспирантов и соискателей. Омск, 28 марта 2017 г. – Омск : Омская академия МВД России, 2017. – Вып. 13. – 51-54 с. (0,2 п. л.).

20. *Ивушкина О. В.* Основные направления виктимологических мер предупреждения краж грузов, совершаемых из подвижного состава железнодорожного транспорта [Электронный ресурс] / О. В. Ивушкина // Проблемы современного законодательства России и зарубежных стран : материалы VI Международной научно -практической конференции. Иркутск, 8 декабря 2017 г. : в 2 т. – Иркутск : Иркутский институт (филиал) ВГУЮ (РПА Минюста России), 2018. – 164-168 с. (0,2 п. л.).

21. *Ивушкина О.В.* Виктимогенные факторы, влияющие на совершение краж грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта (на примере Восточно-Сибирской, Забайкальской, Дальневосточной железных дорог) [Текст] / О.В. Ивушкина // Современность в творчестве талантливой молодежи: материалы научно-практической конференции молодых ученых. Вып. 19. – Иркутск: ФГКОУ ВО ВСИ МВД РФ, 2018. – 104-108 с.

22. *Ивушкина О. В.* Преступления в сфере грузоперевозок на железнодорожном транспорте и их предупреждение (по материалам Восточно-Сибирской железной дороги) / О. В. Ивушкина // Вестник Восточно-Сибирского института МВД России. – 2016. – № 1. – С. 45–52 (0,3 п. л.).

23. Криминологическая характеристика и профилактика преступлений, совершаемых на объектах железнодорожного транспорта : учеб. пособие / сост. С. А. Аверинская, О. П. Грибунов, О. В. Ивушкина. – Иркутск : ФГКОУ ВПО ВСИ МВД России, 2015. – 92 с. (4,6 п. л.).

24. State of the Contemporary Criminal Law Policy of Russia [Электронный ресурс] / Е. В. Рогова, С. А. Карнович, М. А. Ефремова, О. В. Ивушкина, Е. А. Лайкова // Journal of Advanced Research in Law and

Economics. – 2016. – N 1. – P. 93-99. – URL: [http://journals. aserspublishing. eu](http://journals.aserspublishing.eu)
(0,3 п. л.).