

Министерство внутренних дел Российской Федерации
Восточно-Сибирский институт

На правах рукописи

Ивушкина Ольга Викторовна

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

Специальность: 12.00.08 – уголовное право и криминология;
уголовно-исполнительное право

Диссертация на соискание ученой степени
кандидата юридических наук

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

Иркутск – 2018

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	с.3
ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ИССЛЕДОВАНИЯ КРАЖ ГРУЗОВ ИЗ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА, СОВЕРШАЕМЫХ НА ОБЪЕКТАХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА	с.13
§1. Грузовой железнодорожный транспорт как объект криминологического исследования: постановка проблемы	с.13
§2. Кражи грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта: понятие и признаки	с.23
§3 Виктимологические понятия, используемые при изучении краж грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта	с.33
§4. Теория предупреждения как основа разработки мер предупреждения краж грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта	с.40
ГЛАВА 2. КРИМИНОЛОГИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА КРАЖ ГРУЗОВ ИЗ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА, СОВЕРШАЕМЫХ НА ОБЪЕКТАХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА	с.50
§1. Динамика состояния и структуры краж грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта	с.50
§2. Криминологическая характеристика лиц, совершающих кражи грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта	с.72
§3. Факторы, детерминирующие совершение краж грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта	с.88
§4. Виктимологические аспекты совершения краж грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта	с.107
ГЛАВА 3. ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ КРАЖ ГРУЗОВ ИЗ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА, СОВЕРШАЕМЫХ НА ОБЪЕКТАХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА	с.121
§1. Общесоциальные меры предупреждения краж грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта	с.121
§2. Специально-криминологические меры предупреждения краж грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта	с.129
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	с.153
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ	с.158
ПРИЛОЖЕНИЯ	с.185

ВВЕДЕНИЕ

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

магистрала (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 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 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 всероссийской научно-практической конференции «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.

ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ИССЛЕДОВАНИЯ КРАЖ ГРУЗОВ ИЗ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА, СОВЕРШАЕМЫХ НА ОБЪЕКТАХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

§1. Грузовой железнодорожный транспорт как объект криминологического исследования: постановка проблемы

Исторически сложилось, что железнодорожному транспорту отведена существенная функция в сохранении государственности и территориальной целостности страны (если вспомнить годы Гражданской войны, то именно за счет Транссибирской железнодорожной магистрали удалось сохранить за Россией Дальний Восток). Российский железнодорожный транспорт – ведущий среди универсальных видов транспорта в России, так как является одним из крупнейших в мире и обеспечивает 25 % мирового грузооборота.

В настоящее время железнодорожный транспорт служит своеобразным связующим звеном, осуществляющим перевозку пассажиров и грузов; совместно с добывающей, обрабатывающей индустрией и сельским хозяйством формирует процесс производства в границах процесса обращения, поэтому его бесперебойная работа – одно из главных условий формирования экономики страны.

Услуги, которые оказывает железная дорога, – это перевозки, т. е. пространственное перемещение пассажиров и грузов. Распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. № 1734-р была утверждена Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 г.¹, которая направлена на формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного опережающего развития эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами, обеспечение доступности

¹ Об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 г Распоряжение Правительства РФ от 22.11.2008 № 1734-р // КонсультантПлюс [Электронный ресурс] справочная правовая система.

и качества транспортно-логистических услуг в области грузовых перевозок, объединение в мировое транспортное пространство, реализацию транзитного потенциала страны, повышение уровня безопасности транспортной системы.

Основными преимуществами железнодорожного транспорта являются высокая провозная способность подвижного состава, возможность перевозок массовых грузов на большие расстояния, регулярность перевозок и устойчивые транспортные связи между отдельными регионами страны, надежность и безопасность, относительно низкая себестоимость грузовых перевозок.

Одной из обязанностей железнодорожного транспорта в области грузовых перевозок является обеспечение бесперебойного и безопасного движения поездов, сохранности и своевременной доставки грузов получателю.

Общий объем грузоперевозок каждой страны складывается с учетом экономико-географических, демографических и иных факторов: например, таких как сосредоточение биологических и энергоресурсов, количество населения, масштаб территории. В Российской Федерации железнодорожный транспорт составляет ядро транспортной системы, выполняя более 80 % грузооборота абсолютно всех видов транспорта.

Как отрасль производства он включает в себя совокупность средств и путей сообщения, нормальную деятельность которых обеспечивают различные технические устройства и сооружения¹.

Понятие «железнодорожный транспорт» содержится в Федеральном законе от 10.01.2003 № 17-ФЗ, согласно которому железнодорожный транспорт – это составная часть единой транспортной системы Российской Федерации, обеспечивающая стабильную деятельность промышленных предприятий, своевременный подвоз жизненно важных грузов в отдаленные уголки страны в целях обеспечения потребностей физических, юридических лиц и государства в перевозках².

¹ Троицкая Н. А., Чубуков А. Б. Единая транспортная система учеб. для студ. учреждений сред. проф. образования. 8-е изд., стер. М., 2013. С. 5.

² О железнодорожном транспорте в Российской Федерации федер. закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ // КонсультантПлюс [Электронный ресурс] справочная правовая система

К объектам железнодорожного транспорта относится любая единица железнодорожной инфраструктуры и подвижного состава, обеспечивающая выполнение требуемой функции в рамках управления и обеспечения безопасности перевозочного процесса и других технологических процессов. Анализ специфики исследуемого вида транспорта позволил выделить его главные отличительные характеристики, заключающиеся в следующем:

1. Универсальность и эффективность железнодорожного транспорта. В настоящий период на открытое акционерное общество «РЖД» приходится более 45 % грузооборота всей транспортной системы России товаров различного назначения, включая жидкие и горюче-смазочные материалы.

2. Пропускная и провозная способность подвижного состава. Ведущую роль здесь играют технико-экономические характеристики: грузоперевозки осуществляются вне зависимости от времени года и климатических условий; разветвленность сети железных дорог позволяет доставить груз практически в любую точку страны; высокие скорости подвижного вагонопотока.

3. Железнодорожный транспорт – самый экологически чистый вид транспорта. Хорошо организованные пути обладают инвестиционными, земельными и экологическими преимуществами. Перевозки данным видом транспорта более энергоэффективны, чем, например, автомобильные, кроме того, они более безопасны для окружающей среды. Составы обладают низким уровнем выбросов в расчете на тонно-километр или пассажиро-километр.

4. Нормативно-правовая база деятельности железнодорожного транспорта. Правовые взаимоотношения грузоотправителей, грузополучателей с транспортными организациями в процессе перевозки грузов основываются на Конституции РФ и Гражданском кодексе РФ. Специальными законами, регламентирующими деятельность железнодорожного транспорта, являются: Федеральный закон «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»¹, Федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта Российской

¹ Федеральный Закон от 10. 012003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» // КонсультантПлюс [Электронный ресурс] справочная правовая система зачем второй раз давать описание?

Федерации»¹, Правила перевозки пассажиров, багажа, грузобагажа, регламентированные Уставом железнодорожного транспорта, и иные нормативные правовые акты.

Круглогодичное передвижение железнодорожного подвижного состава, непрерывная деятельность организаций и предприятий, обеспечивающих работу транспортного узла, значительная протяженность маршрутов создают благоприятные условия для свободного доступа к объектам, перевозимым подвижным составом.

Таким образом, железнодорожный транспорт, представляя собой специфическую отрасль экономики страны, на долю которой приходится две трети грузовых перевозок, обладает собственными характерными особенностями, что, в свою очередь, обуславливает специфику преступности на данном виде транспорта и в соответствии с этим отличительные черты предупреждения преступлений, совершаемых в этой сфере².

В силу своей многофункциональности железнодорожный транспорт вызывает повышенный интерес как преступных групп и сообществ, так и отдельных лиц, имеющих корыстную цель и мотив, реализующийся в краже грузов из подвижного состава. Кроме доступности, их привлекает значительная концентрация товарно-материальных ценностей, которые сосредоточены на объектах подвижного состава. В силу данных причин обеспечение правопорядка и профилактики краж на грузовом железнодорожном транспорте является одним из приоритетных направлений в деятельности правоохранительных органов на транспорте.

Вся сеть ОАО «РЖД» включает 17 железных дорог, значительная часть которых входит в состав Транссибирской железнодорожной магистрали.

В регионах, расположенных вдоль магистрали, сконцентрировано более 80 % промышленных ресурсов страны. Здесь находятся крупнейшие

¹ Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации федер. закон от 10.01.2003 № 18-ФЗ // КонсультантПлюс [Электронный ресурс] справочная правовая система

² Рогова Е. В. Проблемы уголовной ответственности за совершение преступлений экономической направленности на объектах железнодорожного транспорта (региональный аспект) // Рос. следователь. 2012. № 1. С. 27–29.

каменноугольные месторождения, и добывается свыше 65 % производимого в России угля, осуществляется переработка нефти, железных руд, выпуск древесины. Основным направлением грузового потока является участок дороги, включающий Восточно-Сибирскую железную дорогу (ВСЖД), Забайкальскую железную дорогу (ЗБЖД), Дальневосточную железную дорогу (ДВЖД), он считается самым загруженным в мире (около 100 млн т груза на 1 км дороги)¹. Именно поэтому он стал объектом нашего исследования.

Чтобы оценить масштабность исследуемого объекта, приведем некоторые значимые характеристики.

Так, наиболее разветвленной является ВСЖД, которая строилась как один из участков Великого Сибирского пути. Однако с быстрыми темпами развития промышленности в 20–30-е гг. XX в. появилась необходимость в новых линиях. Прокладывались подъезды к крупным месторождениям, лесным массивам, а также берегам сибирских рек (Западно-Сибирский железнодорожный путь, Кругобайкальский и др.).

Общая протяженность ВСЖД оставляет 3876 км, дорога пролегает по территории Иркутской и Читинской областей, республик Бурятия и Саха (Якутия). Дорога является форпостом аграрного и промышленного освоения гигантской территории Восточной Сибири, добычи железорудного концентрата и угля, заготовки и обработки леса, цветной металлургии. 89 % грузооборота Транссиба осуществляется с участием дороги, ежегодно перевозится более 278 млн т груза².

Граничащими с ВСЖД дорогами являются Забайкальская и Дальневосточная, южнее станции Наушки – железные дороги Монголии.

По ВСЖД перевозятся различные грузы: насыпные и навалочные (уголь, руда, строительные и лесные грузы, зерно, удобрения); наливные (нефть, бензин, мазут, сжиженные газы, продукция химической отрасли); готовая продукция и полуфабрикаты тяжелой промышленности (трубы, рельсы, металлопрокат);

¹ Восточно-Сибирская электрическая / В. Т. Агалаков [и др.]. Иркутск, 1972. 352 с.

² URL: <https://ru.wikipedia.org/> (дата обращения: 08.09.2017).

промышленные товары народного потребления, бытовая техника и электроника; автомобили, автотехника, запасные части к автомобильной и иной технике; станки, оборудование; скоропортящиеся грузы (продукты полеводства, огородничества, садоводства, животноводства, птицеводства и рыбной промышленности).

На этой дороге расположено огромное количество объектов: 234 станции, 523 остановочных пункта, 876 железнодорожных платформ, а также более 200 других важных объектов.

ЗБЖД – дорога, пролегающая по территории Забайкальского края и Амурской области. На западе граничит с Восточно-Сибирской, на востоке – с Дальневосточной железной дорогой. Этот участок используется для движения поездов, следующих в Маньчжурию и Пекин. Также участок Борзя – Соловьёвск граничит с изолированной веткой монгольской железной дороги, где сегодня открыто только грузовое движение. Эксплуатационная длина ЗБЖД составляет 3336,1 км¹. Всего дорога имеет 412 железнодорожных станции, которые делятся на грузовые, пассажирские и грузо-пассажирские. Для грузовых и коммерческих операций оборудовано более 150 железнодорожных платформ.

ЗБЖД обслуживает районы угледобычи (Черновские копи, пос. Букачача, Арбагарское и Харанорское месторождения), предприятия лесной, легкой, пищевой промышленности, машиностроения, цветной металлургии, а также сельскохозяйственные районы. Ежегодно по дороге перевозится в различные направления свыше 30 млн т различных грузов: лес, уголь, минеральное сырье, во ввозе и транзите преобладают нефтепродукты, уголь, лесоматериалы, автомобили, оборудование, зерно, товары легкой промышленности.

ДВЖД пролегает по территории пяти регионов – Амурской области, Еврейской АО, Приморского и Хабаровского краев, некоторые отделения расположены в Республике Саха (Якутия). Всего в зоне влияния ДВЖД находится свыше 40 % территории Российской Федерации. Географическое положение обеспечивает выход магистрали к крупнейшим тихоокеанским морским портам и

¹ URL: <https://ru.wikipedia.org/> (дата обращения: 08.09.2017).

к железнодорожным пограничным переходам. Дорога граничит по станции Хани с ВСЖД, а по станциям Штурм и Архара стыкуется с ЗБЖД. Эксплуатационная длина дороги составляет 6000 км. Перевозка грузов – 42 млн т¹. ДВЖД осуществляет транспортные перевозки внутреннего и международного значения – в ее бесперебойной работе заинтересованы предприниматели Японии, Монголии, Республики Корея и Китая, которые реализуют свою продукцию на территории нашей страны. Перевозимыми грузами являются промышленные товары народного потребления, продукты питания, бытовая техника и электроника, автомобили и комплектующие запчасти и др.

Выбор перечисленных железных дорог (Восточно-Сибирской, Забайкальской, Дальневосточной) объектом исследования объясняется их значимостью для этих регионов. Дороги расположены на территории Красноярской и Иркутской областей, Забайкальского и Хабаровского краев и являются крупнейшими железнодорожными узлами, которые связывают Западную и Восточную Сибирь, а также Дальний Восток, наделяя их значительным потенциалом для развития и стимулирования роста региональной экономики. С проведением железной дороги усилились экономические, политические и культурные связи сибирских окраин с Европейской Россией, во много раз ускорился оборот товаров, произошел рост числа переселенцев в Сибирь.

Вся жизнь исследуемых регионов сосредоточена вокруг железной дороги, которая, по сути, является дорогой жизни этих территорий ввиду того, что рассматриваемые регионы обладают огромным природно-ресурсным потенциалом и принадлежат к числу наиболее крупных территориальных образований с концентрацией всех видов перевозок, а также значительным грузооборотом.

Кроме того, с высокими темпами грузооборота в 2016 г. на Восточном полигоне была внедрена единая технология движения грузовых поездов,

¹ История Дальневосточной железной дороги [Электронный ресурс]. URL: <https://ru.wikipedia.org/>. (дата обращения: 08.09.2017).

основанная на совместном планировании. Главный диспетчерский аппарат, расположенный в Иркутске, отвечает за перевозочный процесс Восточно-Сибирской и Забайкальской железных дорог.

Планируется создание единой информационной системы по организации вождения соединенных транзитных поездов двух дорог, а в последующем трех (Дальневосточной).

Предполагается, что такая система объединит данные, необходимые для локомотивных бригад на границе ЗБЖД и ВСЖД, позволит реализовать комплексный подход к обеспечению перевозочного процесса. Импульсом к такому решению стала современная технология ремонта инфраструктуры, когда при закрытии одного направления дороги движение поездов осуществляется непрерывно по второму пути.

Центр в Хабаровске станет частью этой системы. Единые весовые нормы, принципы управления тяговыми ресурсами, план формирования, график, подход к организации предоставления «окон» постепенно стирают технологические барьеры на границах дорог. В условиях увеличения объема грузовых перевозок важно обеспечить взаимодействие между всеми структурными подразделениями, и создание нового центра может в этом помочь¹.

Региональные особенности предопределили развитие преступности в Сибири, особенно восточной ее части, и на Дальнем Востоке, которая значительно превосходит другие регионы Российской Федерации, в частности, Северо-Западный ФО, Северо-Кавказский ФО, Южный ФО, Уральский ФО². Такое положение дел не может не отражаться и на состоянии безопасности железной дороги, которая проходит по данной территории. Именно поэтому в качестве объекта исследования был выбран участок Транссибирской магистрали, объединяющий в себе несколько дорог, имеющих свою подведомственность, проходящих по указанным регионам и при этом испытывающих максимальную

¹ «Центр взаимодействия» // Gudok.ru. Вып. № 108 (26247) (дата обращения: 03.07.2017).

² Сведения о состоянии преступности в России за 2009 – 2017 гг. // МВД РФ ФКУ «Главный информационно-аналитический центр» // Интернет-источник: https://xn--b1aew.xn--p1ai/upload/site1/document_file/sb_1512.pdf. Дата обращения: 21.05.2018 г.

нагрузку при грузоперевозках, а значит, максимально подвергающихся риску преступных посягательств.

Необходимо подчеркнуть, что состояние преступности зависит от региона, ввиду того что любой субъект Российской Федерации имеет свою криминогенную специфику. Между тем отмечается однородный характер краж перевозимых грузов подвижным составом на исследуемых железных дорогах. Это связано с тем, что они граничат между собой, а потому находятся в сходных климатических, социально-экономических, территориальных и других условиях. Объемы перевозимых грузов (очень высокие), эксплуатационная длина, огромное количество железнодорожных объектов (станций, перегонов, остановочных пунктов, платформ), где совершаются кражи, – факторы, обуславливающие распространенность указанного вида преступности на этих участках Транссиба.

Кроме того, многие перегоны имеют большую протяженность. Для ВСЖД характерна разветвленность некоторых участков, где сосредоточено достаточно много мелких населенных пунктов, в которых железная дорога является едва ли не единственной возможностью получить хоть какой-то доход, в том числе и имеющий криминальный характер. Соответственно, меры предупреждения преступных деяний для рассмотренных железных дорог также будут сходными.

Таким образом, географическое расположение, наличие богатейших природных запасов, а также экономические особенности названных регионов, с одной стороны, способствуют развитию транспортной инфраструктуры, а с другой, как уже отмечалось, вызывают повышенный интерес преступного элемента.

Одной из острых на сегодняшний день социально-экономических задач государства является обеспечение безопасности и правопорядка на объектах железнодорожного транспорта. Для транспорта данная проблема является интегрированной, так как учитывает ряд конкретных мер, способствующих предупреждению и сокращению уровня преступности, снижению экономических потерь.

Несомненно, для того чтобы определить особенности преступлений на объектах грузового железнодорожного транспорта, необходимо в первую очередь исследовать особенности ее инфраструктуры как отрасли производства, выявив уязвимые для преступников моменты, и, соответственно, разработать конкретные меры, направленные на устранение или нейтрализацию исследуемого вида преступления.

Современное развитие криминальных проявлений, вызванное социально-экономическим упадком, а также реализация Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте, с принятием которой произошло поэтапное изменение форм собственности на объектах транспорта, не могли не оказать негативного влияния на состояние и структуру преступности на железнодорожном транспорте как наиболее криминогенно привлекательном виде транспорта¹.

Наибольшую общественную опасность представляют грузовые кражи, совершаемые из подвижного состава. Эта категория преступлений является самой распространенной как среди хищений, так и в общей массе преступных деяний, совершаемых на объектах железнодорожного транспорта. Кроме того, кражи грузов, не только наносят прямой и косвенный ущерб отношениям собственности, но и в отдельных случаях (к примеру, в случае порчи подвижного или маневрового состава) угрожают безопасности функционирования и перемещения транспортных средств.

Лицам, пользующимся услугами железнодорожного транспорта, важны безопасность и сохранность их имущества не только во время перевозки, но и во время нахождения этого имущества на объектах железнодорожного транспорта².

С целью эффективного противодействия кражам грузов следует привлекать силы не только правоохранительных органов, но также учреждений и организаций железнодорожного комплекса, поскольку они не в меньшей степени

¹ Винокуров В. О. Уголовно-криминологические особенности современной преступности на железнодорожном транспорте // Соц.-экон. процессы и явления. 2012. № 12. С. 359–361.

² Ионов А. Н. Уголовно-правовая и криминологическая характеристика краж, совершаемых на железнодорожном транспорте (по материалам Уральского федерального округа) дис. канд. юрид. наук 12.00.08. Тюмень, 2010. 193 с.

заинтересованы в снижении количества краж, совершаемых из подвижного состава. Вместе с тем необходима конкретная научная основа, на базе которой можно разрабатывать дифференцированные меры криминологического характера, направленные на предупреждение исследуемого вида преступлений. Ведь от решения вопросов сохранности имущества, перевозимого железнодорожным транспортом, зависит обеспечение инновационного социально ориентированного развития экономики России, превращение географических особенностей государства в ее конкурентное преимущество, что напрямую указано в Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года¹.

Таким образом, в заключение данного параграфа можно сделать вывод, что всесторонний анализ краж грузов, совершаемых из подвижного состава железнодорожного транспорта на выбранном участке Транссибирской магистрали, включающей Восточно-Сибирскую, Забайкальскую и Дальневосточную железные дороги (имеющие сходные климатические особенности, социально-экономическую инфраструктуру, а также структуру самих грузоперевозок), полностью соответствует целям исследования – выявлению криминологических особенностей совершения данного вида преступлений, необходимых для повышения эффективности мер борьбы с указанными преступными деяниями.

§ 2. Кражи грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта: понятие и признаки

В юридической литературе высказано несколько отличных друг от друга точек зрения относительно трактовки понятия «кража грузов».

Так, некоторые авторы под кражей грузов понимают «тайное похищение чужого имущества, перевозимого подвижным составом, или с иных объектов

¹ Распоряжение Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. № 1734-р «Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года». // КонсультантПлюс [Электронный ресурс] справочная правовая система. Дата обращения 08.03.2017 г.

железнодорожного транспорта»¹. Другие видят в этом явлении «умышленное противоправное и тайное изъятие перевозимых (хранимых) материальных ценностей из объектов железнодорожного транспорта с целью распоряжения ими по своему усмотрению»², «...тайное хищение чужого имущества, совершенное на объектах инфраструктуры железной дороги и прилегающей к ним территории в отношении перевозимого имущества»³. Однако большинство авторов в объем понятия «кража грузов» включают не только перевозимое имущество подвижным составом, но и имущество, принадлежащее железной дороге на праве собственности (цветные и черные металлы, содержащиеся в комплектующих деталях подвижного состава, рельсы, межрельсовые соединители и др.), а также товарно-материальные ценности, находящиеся в складских помещениях, ремонтных базах, терминалах выдачи грузов, на погрузочно-разгрузочных станциях и т. д.

В настоящей работе предметом исследования является, в частности, имущество, перевозимое непосредственно подвижным составом железнодорожного транспорта.

Под грузом следует понимать товар, подлежащий перевозке в подвижном составе (сырье, нефтепродукты, продукты питания, бытовая техника, лес, металлические изделия и мн. др.). Перевозочный процесс включает в себя целый комплекс операций по организации подготовительных мероприятий по отправке груза, погрузочно-разгрузочных работ, перевозке и хранению грузов.

Грузы, перевозимые подвижным составом, делятся по ряду признаков на следующие виды:

¹ Котов Е. Н. Расследование краж, совершаемых на железнодорожном транспорте учеб. пособие. Минск, 1987. С. 48.

² Аликперов Х. Д. Уголовно-правовые вопросы квалификации хищений грузов на железнодорожном транспорте. М., 1986. С. 60.

³ Михуля И.В. Кражи на железнодорожном транспорте: криминологическая характеристика и предупреждение: автореферат дис. ... кандидата юридических наук: 12.00.08 / И.В. Михуля. – Ростов-на-Дону, 2011. – 27 с.; См. так же: Ионов А.Н. Уголовно-правовая и криминологическая характеристика краж, совершаемых на железнодорожном транспорте (по материалам Уральского федерального округа). Дисс.... канд. юрид. наук. Тюмень. 2010. С.195; Дубовой И.П. Преступность на железнодорожном транспорте и ее предупреждение) // Дис. на соискание уч. степени канд. юрид. наук. Саратов, 2007.С.208.

- тарно-штучные (принимаются к перевозке подвижным составом по количеству мест или штук, указанному в товарно-транспортной накладной);
- насыпные (перевозятся в крытых специализированных или универсальных вагонах без упаковочных материалов);
- навалочные (перевозимые без счета мест вагонными отправлениями);
- наливные (перевозимые в вагонах-цистернах)¹.

Предметом посягательства при кражах грузов, перевозимых подвижным составом, может быть как имущество государственных организаций и предприятий, юридических лиц, частных фирм, так и физических лиц. В частности, предметом преступного посягательства может выступать следующее имущество:

- самих железных дорог;
- государственных предприятий и организаций;
- граждан (физических лиц);
- юридических лиц, индивидуальных предпринимателей;
- частных иностранных фирм, переданное железной дороге для транзитной перевозки в другие государства.

Из сказанного следует, что предметом посягательства может быть только движимое имущество, имеющее материальную ценность и принадлежащее различным собственникам.

В ходе исследования нами был проведен экспертный опрос 125 сотрудников ОВД на транспорте ВС ЛУ МВД России на транспорте, Читинского ЛО МВД России на транспорте, Хабаровского ЛУ МВД России на транспорте из числа следователей, дознавателей, оперативных сотрудников по борьбе с преступными посягательствами на грузы. Результаты показали, что предметом краж, совершаемых из грузового подвижного состава чаще всего являются аудио-, видео-, бытовая техника, средства сотовой связи, автономные предметы техники;

¹ Об утверждении Правил эксплуатации и обслуживания железнодорожных путей необщего пользования приказ МПС РФ от 18.06.2003 № 26 (ред. от 04.05.2009, с изм. от 19.12.2017) URL: <http://legalacts.ru/doc/prikaz-mps-rf> (дата обращения 13.02.2017).

кражи запасных частей, принадлежностей к автомобилям и иной технике; кражи продовольственных товаров составили.

Перевозки грузов осуществляются:

– в подвижном составе, принадлежащем организациям и предприятиям железнодорожного транспорта;

– в подвижном составе, принадлежащем юридическим лицам или индивидуальным предпринимателям на праве собственности;

– в подвижном составе, арендованном юридическим лицом или индивидуальным предпринимателем.

Железнодорожный подвижной состав включает в себя локомотивы, моторвагонный подвижной состав и его вагоны, пассажирские вагоны, грузовые вагоны, специальный железнодорожный подвижной состав¹.

Железная дорога на современном этапе использует различные типы вагонов для перевозки различного рода грузов: крытые, полувагоны, платформы, цистерны, хопперы, изотермические, рефрижераторные, термосы и др. Все эти типы перевозочных средств объединяются в единое понятие – подвижной состав железнодорожного транспорта. Любой тип вагона имеет свое собственное назначение. Так, в крытых вагонах перевозятся грузы, требующие изоляции от погодных условий.

Самый распространенный вид вагона – полувагон, предназначенный для перевозки сыпучих и навалочных грузов (уголь, щебень); платформы – для транспортировки длинномерных, тяжеловесных негабаритных грузов, например, автомобилей, бревен, столбов; изотермические и рефрижераторы – для скоропортящихся продуктов (мясо, рыба, фрукты). Значительная же часть грузов перевозится в контейнерах, представляющих собой «съемный кузов», перегружаемый с одного вида транспорта на другой.

¹ Технический регламент ТС «О безопасности железнодорожного подвижного состава» (ТР ТС 001/2011) // Официальный сайт Комиссии таможенного союза www.tsouz.ru, 12.12.2011)

В правоприменительной практике зачастую возникают некоторые трудности при трактовке терминов «помещение», «хранилище», «иное хранилище», «проникновение».

Под помещением понимаются строения и сооружения независимо от форм собственности, предназначенные для временного нахождения людей или размещения имущества в производственных или иных служебных целях¹. Такое помещение может быть постоянным, временным, стационарным, передвижным. Применительно к настоящему исследованию помещением могут быть признаны все капитальные или временные здания и сооружения, предназначенные для размещения имущества, а также иные объекты железнодорожного транспорта, отвечающие признакам помещения, например вагон-лаборатория.

Хранилищем называются хозяйственные помещения, обособленные от жилых построек, участки территории и иные сооружения независимо от форм собственности, которые предназначены для постоянного или временного хранения материальных ценностей². К ним необходимо отнести товарные вагоны крытого типа (в том числе «термосы» и рефрижераторные), цистерны, а также контейнеры. При отправке груза они пломбируются запорно-пломбировочными устройствами, укрепляются дверные накладки вагонов и контейнеров, люки цистерн. Поскольку изъятие перевозимых товарно-материальных ценностей осуществляется путем проникновения с использованием различных предметов (приспособлений) из мест хранения, такие контейнеры следует признать хранилищем.

Под иным хранилищем подразумевают отведенные для постоянного или временного хранения материальных ценностей участки территории, которые оборудованы оградой либо техническими средствами, в том числе охраной, то есть хранилище по своему целевому назначению предусмотрено только для хранения или перевозки материальных ценностей. Такие места могут быть

¹ Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 № 63-ФЗ. URL: <http://www.consultant.ru>. (дата обращения: 13.07.2018).

² Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации / С. А. Боженок [и др.]; отв. ред. А. И. Рарог. 10-е изд., перераб. и доп. М., 2014. 960 с.

стационарными, должны иметь ограждения и обеспечиваться охранной сигнализацией или иными видами охраны.

Некоторые ученые полагают, что к иному хранилищу относятся и салоны автомобилей, и пассажирские вагоны (купе), и др.¹; другие иным хранилищем считают территории грузовых дворов, охраняемых пунктов приема и выдачи грузов, контейнерных площадок, вагоны. Причисление объекта к иному хранилищу основывалось по признаку сохранности расположенных в нем ценностей². В соответствии с действующим законодательством критериями иного хранилища являются:

- 1) постоянное или временное хранение материальных ценностей;
- 2) ограничение доступа посредством специальных средств (заграждения, запоры, охрана и др.);
- 3) обособление от жилых построек участком территории, иным сооружением³, при этом хранилища – это те места, которые не могут быть отнесены к разряду помещения⁴ или жилища.

Из сказанного очевидно, что перечисленные признаки не дают четкого разделения понятий «помещение» и «иное хранилище», так как большинство из признаков применимы и в том, и в другом случае.

Так, контейнеры, крытые вагоны, цистерны, вагоны-«термосы», рефрижераторы можно также отнести к иному хранилищу, но с учетом следующих обстоятельств: перевозился ли груз на платформе, находящейся под охраной; совершена ли кража из кабин перевозимых автомобилей и иной техники или без вскрытия и проникновения в закрытые узлы перевозимой автотехники. Доступ в иное хранилище может быть осуществлен только определенным кругом лиц (например, владельцем имущества).

¹ Аллабергенов А. П. Проникновение в помещение или иное хранилище как квалифицирующий признак кражи, грабежа и разбоя // Вопросы борьбы с преступностью. М., 1985. Вып. 43. С. 38.

² Пинаев А. Понятие иного хранилища при хищении // Социалист. законность. 1986. № 7. С. 50.

³ Лопашенко Н. А. Преступления против собственности: теоретико-прикладное исследование. М., 2005. С. 98.

⁴ Комков А. В. Ответственность за кражу по Российскому уголовному законодательству дис. ... канд. юрид. наук. М., 2002. С. 96.

Полувагоны, состоящие из рамы с полом и стен, но без крыши, и железнодорожные платформы, состоящие лишь из стальной рамы (ходовой части), не могут быть признаны иным хранилищем. Исходя из этого, в данном случае кража не будет иметь квалифицирующих признаков, если она совершена с железнодорожной платформы, так как платформа – это открытый вагон, не имеющий конструктивных устройств, ограждающих доступ к перевозимому грузу¹.

Иным образом обстоит дело, когда кража совершена из конструктивных емкостей, расположенных на платформе². Так, если виновный после проникновения на железнодорожную платформу для совершения кражи груза преодолевает препятствия, например, путем срыва (повреждения) запорно-пломбировочного устройства (ЗПУ) для доступа в контейнер или цистерну, то определенно это квалифицированный состав преступления.

Под незаконным проникновением следует понимать запрещенное законом физическое вторжение в помещение или иное хранилище.

В случаях, когда преступник не является работником предприятия железнодорожного транспорта либо может являться, но в своей деятельности не обладает правом доступа в те места, откуда совершено хищение каких-либо ценностей, то его действия необходимо квалифицировать как незаконное проникновение в помещение или иное хранилище. Территории грузовых дворов, как правило, имеют ограждения и контрольно-пропускные пункты, следовательно, обладают признаками иного хранилища.

При условии появления лица на территории грузового двора без цели совершения кражи, или если лицо имеет доступ к похищаемым ценностям в силу своего служебного положения, то совершенное деяние будет квалифицировано как кража, совершенная без проникновения.

Однако спорным является вопрос квалификации краж с проникновением в кабину автотракторной или автомобильной техники, перевозимой на открытых

¹ Аликперов Х. Д. О понятии «иное хранилище» // Межвузовский сборник научных трудов. Омск, 1986. С. 107.

² Бойцов А. И. Преступления против собственности. СПб., 2002. С. 624–625.

железнодорожных платформах. Судебная практика не признает автомобиль иным хранилищем¹. Представляется, что такое суждение будет правильным частично. Салон автомашины или иной перевозимой техники специально не предназначен для хранения имущества. Представляется, проникновение в салон автомобильной и иной техники должно быть квалифицировано по п. «б» ч. 2 ст. 158 УК РФ в том случае, если преступник преодолевает препятствия с целью завладения чужим имуществом.

Так, например, С. незаконно проник на железнодорожную платформу, сорвал при помощи ножниц-кусачек ЗПУ, взломал замок автотрактора и похитил из салона запасные части. Его действия были правильно квалифицированы судом по п. «б» ч. 2 ст. 158 УК РФ².

Из сказанного следует, что способ совершения кражи груза из подвижного состава имеет существенное значение для правильной квалификации.

Способ совершения кражи груза можно определить как совокупность объективных и субъективных действий преступника с целью изъятия имущества (груза) и обращения его в свою пользу или пользу иных лиц³.

Таким образом, способы совершения краж грузов на объектах железнодорожного транспорта условно можно разделить на три группы:

– связанные с проникновением в помещение или хранилище и сопровождающиеся повреждением запорных устройств, а также конструкций вагона или контейнера;

– связанные с проникновением в помещение или хранилище, но без нарушения конструктивных деталей вагона и ЗПУ;

– не связанные с проникновением в помещение либо хранилище.

Совершение проникновений в хранилище в большинстве случаев осуществляется посредством различных приспособлений (например, с помощью металлической проволоки), срыва пломбировочных устройств, пропила крыш,

¹ Бюл. Верховного Суда РФ. 2005. № 1. С. 14.

² Уголовное дело № 131014 // Архив Шелех. гор. суда Иркут. обл. за 2013 г.

³ Ставцев В. Г. Особенности выявления и раскрытия хищений грузов на железнодорожном транспорте учеб. пособие. М., 2005. С. 9–12 и др.

полов или стен контейнеров и т. п. с целью хищения товарно-материальных ценностей. В таких случаях необходима дополнительная квалификация по ст. 158 УК РФ, если умышленное уничтожение или повреждение перевозимого подвижным составом имущества содержит признаки уголовно наказуемого деяния.

Так, например, К. незаконно проник на платформу, входящую в состав грузового поезда, срезал ЗПУ, взломал замок автомобиля и похитил из салона три магнитолы. Действия К. верно были квалифицированы по п. «б» ч. 2 ст. 158 УК РФ. Помимо этого, незаконные действия К. были правильно квалифицированы еще и по ч. 1 ст. 167 УК РФ, так как, находясь на соседней железнодорожной платформе, он проник в другой автомобиль и умышленно повредил рулевой механизм и спидометр панели управления¹.

Вместе с тем, помимо «стандартных» способов совершения грузовых краж (путем проникновения и срыва, подмены запорно-пломбировочных устройств, без проникновения), существуют и иные способы (более скрытые) совершения краж перевозимых грузов, заключающиеся в подделке или замене подлинных товарно-транспортных накладных.

В таких случаях груз отправляют по так называемым серым схемам. Данный способ применяется как при международных, так и внутренних перевозках: груз зачастую отправляется без надлежаще оформленных перевозочных документов, в частности товарных накладных, и к месту назначения прибывает с абсолютно другими документами, чем при отправке.

Как правило, в подобного рода преступлениях принимают участие работники железнодорожного транспорта или лица, знакомые с процессом перевозки грузов.

Одной из важных особенностей при изучении краж грузов является точное установление места преступления. В подавляющем большинстве случаев место преступления не совпадает с местом обнаружения преступного посягательства, что обусловлено спецификой перевозок: периодичностью контроля и быстрым перемещением подвижного состава на сравнительно большие расстояния.

¹ Уголовное дело № 710021 // Архив Свердлов. район. суда г. Иркутска за 2012 г.

Как правило, исследуемые преступления обнаруживаются при передаче подвижного состава с одного участка дороги на другой, по прибытии поезда на промежуточную станцию, при производстве маневровых, сортировочных работ, в процессе погрузки или выгрузки груза, во время коммерческого или технического осмотра. Данное обстоятельство связано с тем, что преступники из числа работников железнодорожного транспорта имеют чаще всего свободный доступ к грузу и после совершения кражи навешивают взамен поврежденных новые запорно-пломбировочные устройства (ЗПУ) или замки, аналогичные по внешнему виду старым. Пока грузовой состав не прибудет к месту выгрузки, практически невозможно заметить, что пломба кем-то ранее была вскрыта. Вследствие этого крайне затруднительно своевременно установить место и время совершения преступления.

Несмотря на общий субъект исследуемых преступлений, для разработки предупредительных мер необходимо учитывать, что субъект данного преступления имеет криминологическую специфику, которая подробно будет рассмотрена при характеристике личности преступника.

Подводя итог сказанному, можно сделать следующие выводы:

1. Под кражей грузов 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. Оно может совершаться как из корыстных, так и иных побуждений; как с целью обогащения, так и для удовлетворения других потребностей.

2. Совершение краж перевозимых грузов определяется тремя основными способами:

– связанные с проникновением в помещение или хранилище и сопровождающиеся повреждением запорных устройств, а также конструкций вагона или контейнера;

– связанные с проникновением в помещение или хранилище, но без нарушения конструктивных деталей вагона и ЗПУ;

– не связанные с проникновением в помещение либо хранилище.

3. Подвижной состав, включающий в себя товарные вагоны крытого типа, цистерны, а также контейнеры, которые пломбируются ЗПУ, укрепляются дверными накладками вагонов и контейнеров, люков цистерн, следует признать разновидностью хранилища. Помещением будет являться лишь вагон-лаборатория, предназначенный для проведения различных исследований и испытаний объектов железнодорожной техники в путевых условиях.

§3. Виктимологические понятия, используемые при изучении краж грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта

До настоящего времени виктимологические аспекты совершения краж грузов на объектах железнодорожного транспорта, а также виктимные свойства участников перевозочного процесса, способствующие формированию условий, при которых возникает возможность виктимизации от названного преступления, ранее не рассматривались.

Именно поэтому в ходе настоящего исследования предпринята попытка системного подхода к решению криминологических проблем теоретического и прикладного характера, направленного на снижение виктимизации потерпевших от краж грузов.

Криминальная виктимология изучает потерпевших от преступлений, их поведение и роль в совершении различных преступлений¹, а также связанные с ней явления и процессы – виктимологические факторы. Большое внимание в изучении такого рода преступлений, несомненно, уделяется лицу, которому в результате преступных действий был причинен какой-либо вред (материальный, физический, моральный). Для определения указанного лица принято использовать такие термины, как «жертва», «потерпевший» и «пострадавший».

¹ Ривман Д. В. Криминальная виктимология. СПб., 2002. 304 с. (Учебники для вузов).

В виктимологических исследованиях выделяется индивидуально-личностный характер потерпевшего от преступления (В. И. Полубинский, Д. В. Ривман, Л. В. Франк)¹. Так, в частности, Н. В. Ахмедшина считает жертвой преступления именно физическое лицо, которому был причинен вред в результате совершения преступления независимо от придания этому лицу в установленном законом порядке статуса потерпевшего от преступления².

Однако, несмотря на распространенность такого подхода, в криминологии существуют мнение специалистов, которые полагают, что потерпевшими от преступления могут быть не только физические, но и юридические лица³.

Так, А. Л. Репецкая считает, что потерпевшим от преступления может являться «как физическое лицо, так и определенная общность людей, которым в результате преступления причинен вред».⁴

Законодательное воплощение идеи наделения юридических лиц статусом участников уголовного процесса является результатом формирования теоретических представлений о трактовке термина «потерпевший», в соответствии с которой таковым следовало признать не только физическое лицо, но и организацию (юридическое лицо)⁵.

Таким образом, под термином «потерпевший от краж грузов из подвижного состава» будет пониматься совокупность как физических, так и юридических лиц. Такое определение не противоречит и Уголовно-процессуальному кодексу РФ (УПК РФ), согласно которому потерпевшим от преступления может являться физическое лицо, которому преступными действиями другого лица причинен физический, имущественный, моральный вред, а также юридическое лицо в

¹ Карасева М. Ю. Криминологическая характеристика потерпевшего // Актуальные проблемы рос. права. 2007. № 1. С. 249–254.

² Ахмедшина Н. В. Криминологическая виктимология: современное состояние и перспективы развития. С. 15.

³ Аванесов Г. А. Преступность и социальные сословия. Криминологические рассуждения монография. М. ЮНИТИ-ДАНА, 2010.

⁴ Виктимологическая характеристика региональной преступности и ее предупреждение / под ред. А. Л. Репецкой. М., 2009. С. 12.

⁵ Николюк В. В. Юридическое лицо как участник уголовного судопроизводства: история и судьба нововведения УПК Российской Федерации // Уголовная юстиция: связь времен. СПб., 2010. 140 с. URL: <http://www.iauaj.net/node/972>. (дата обращения: 08.07.2016).

случае причинения преступлением вреда его имуществу и деловой репутации (ст. 42 УПК РФ) ¹.

В данном случае права и обязанности юридических лиц осуществляет представитель, полномочия которого должны быть подтверждены доверенностью, оформленной надлежащим образом. Указанная доверенность выдается как от имени организаций, осуществляющих грузоперевозки, так и от имени открытого акционерного общества «Российские железные дороги».

Юридическое лицо – это интегрированная, самоуправляемая система, имеющая субъект управления (руководство), объект (коллектив), прямые и обратные связи между ними.

Даже в сфере международно-правовых отношений отмечается уязвимое (виктимное) поведение отдельных государств, игнорирующих принятые международно-правовые договоренности, ведущих себя вызывающе по отношению к мировому сообществу, что может вести к применению со стороны других государств в отношении их различного рода санкций². Поэтому можно считать, что потерпевшим (жертвой) может быть не только отдельное физическое лицо, но и групповой, интегрированный субъект (предприятие, организация), обнаруживающий в своем поведении виктимные потенциалы.

Таким образом, представляется, что при совершении краж грузов из подвижного состава на объектах железнодорожного комплекса потерпевшим может быть как физическое лицо (как субъект права и как индивидуальный предприниматель), так и юридическое лицо (зарегистрированная в установленном законом порядке организация, которая имеет обособленное имущество и отвечает им по своим обязательствам), которым в результате совершения преступления был причинен любой из предусмотренных законодательством Российской Федерации вред. В том числе потерпевшим может быть и ОАО «РЖД», учредителем и единственным акционером которого выступает Российская

¹ Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации от 18.12.2011 № 174-ФЗ (ред. 03.02.2015) // КонсультантПлюс [Электронный ресурс] справочная правовая система

² Папкин А. И. Современная криминальная виктимология учеб.-метод. пособие. Домодедово, 2006. С. 134.

Федерация. Иными словами, ОАО «РЖД» – это коммерческая организация и самостоятельное юридическое лицо, полностью принадлежащее государству. Соответственно, причиненный ущерб наносит вред интересам государства.

Итак, потерпевшими лицами в исследуемой сфере являются собственники перевозимого железнодорожным транспортом имущества, в отношении которого было совершено преступное деяние – кража. В зависимости от роли конкретного лица в момент совершения преступления потерпевшим может стать:

1) грузоперевозчик – юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, принявшие на себя по договору перевозки железнодорожным транспортом общего пользования обязанность за вознаграждение экспедировать вверенный им отправителем груз, багаж, грузобагаж из пункта отправления в пункт назначения, а также выдать груз, багаж, грузобагаж управомоченному на его получение лицу (получателю);

2) грузоотправитель (отправитель) – физическое или юридическое лицо, которое по договору перевозки выступает от своего имени или от имени владельца груза, багажа, грузобагажа и указано в перевозочном документе;

3) грузополучатель (получатель) – физическое или юридическое лицо, управомоченное на получение груза, багажа, грузобагажа.

Указанные лица являются участниками перевозочного процесса и, следовательно, могут получить имущественный ущерб от кражи в процессе перевозки груза и, соответственно, быть признаны потерпевшими.

В механизме совершения краж грузов на виктимизацию жертв наибольшее влияние оказывают виктимогенные факторы – ситуации, которые предшествуют преступлению; в меньшей степени на виктимизацию влияет виктимное поведение потерпевшего. Виктимность при указанном виде виктимизации играет незначительную роль.

Таким образом, ведущим в данной схеме является определение понятия виктимизации как процесса превращения субъекта охраняемых законом

общественных отношений (отдельного лица или определенной человеческой общности) в жертву преступления в результате преступного деяния¹.

Кражи грузов из подвижного состава «совершаются как взаимодействие объективных и субъективных факторов, в которых главной составляющей является конкретная жизненная ситуация»² участников преступления (потерпевшего и преступника), складывающаяся как совокупность определенных условий, в которых человек оказывается непосредственно перед совершением преступления. Определенные условия и обстоятельства оказывают воздействие на его сознание и волю и в зависимости от нравственных качеств данного лица порождают его намерение совершить преступление.

Криминогенная ситуация, не являясь непосредственной причиной совершения преступления, предшествует и сопутствует совершению преступления. Именно потому виктимное поведение потерпевшего в большей степени имеет значение для создания ситуации совершения кражи из подвижного состава или облегчения его совершения.

Каждая криминогенная ситуация, как правило, включает особенности объекта и предмета преступного посягательства, время и место, климатические и иные условия. При совершении кражи грузов криминогенная ситуация выступает обычно как условие совершения преступления.

Основной составляющей такой ситуации могут быть обстоятельства, способствующие совершению преступления (например, концентрация большого количества товарно-материальных ценностей, наличие при этом недостатков в охране объектов подвижного состава; отсутствие запорно-пломбировочного устройства; неисправность железнодорожного контейнера; отсутствие тары и упаковки перевозимого груза; оставление на длительное время ценного имущества на передаточных станциях, создающее ситуацию «соблазна» совершить преступление и др.).

¹ Репецкая А. Л. Виновное поведение потерпевшего и принцип справедливости в уголовной политике. Иркутск, 1994. С. 13.

² Квашис В. Е. Профилактика неосторожных преступлений учеб. пособие. Киев, 1981. С. 23.

Виктимное поведение в настоящем исследовании можно определить как поведение потерпевшего, при котором участники перевозочного процесса (как физические, так и юридические лица) сами способствуют созданию выгодной и благоприятной для преступника ситуации, при которых и происходят кражи грузов. Данный вид поведения может быть характерен для всех участников перевозочного процесса (грузоотправителей, грузополучателей, перевозчиков), так как в большинстве своем они имеют одинаковый объем возможностей как для принятия мер, способствующих совершению кражи груза из подвижного состава железнодорожного транспорта, так и для принятия действий, предотвращающих совершение преступления.

Следует заметить, что исследуемый вид преступления обладает ограниченной виктимологической характеристикой, так как непосредственный контакт между преступником и потерпевшим в механизме его совершения отсутствует. Однако все же существует совокупность определенных обстоятельств, возникновению которых способствует сам потерпевший.

Так, например, по своему содержанию его поведение может быть неправомерным, аморальным, неосмотрительным. В частности, одной из рабочих гипотез является утверждение, что поведение потерпевшего данной категории, скорее всего, носит неосмотрительный характер, когда потерпевший от краж грузов неправильно представляет последствия своих действий и не соблюдает необходимые меры предосторожности. Прежде всего, неосмотрительность проявляется в отправке груза без надлежащей тары и упаковки, предъявляемой к грузоотправителям; использовании ненадежных средств защиты контейнеров и вагонов подвижного состава и т. п.

Поведение потерпевшего от краж грузов из подвижного состава также классифицируется по форме «вины» потерпевшего, т. е. по отношению к своим действиям и их последствиям, и может быть неосторожным или умышленно неосторожным. При неосторожном поведении потерпевшие от краж грузов не осознают возможности причинения им вреда, хотя в силу определенных обстоятельств (часто используют железнодорожный транспорт для перевозки

грузов) и знаний (осведомлены о том, что груз похищают из подвижного состава) должны были и могли это предвидеть, однако не предпринимают необходимых мер предосторожности, создавая тем самым ситуации, благоприятные для собственной виктимизации. Как пример: несвоевременное получение груза на передаточных железнодорожных станциях, где крайне высока вероятность их похищения.

Другой формой виктимного поведения потерпевшего является поведение, при котором потерпевший осознавал и понимал возможность причинения ему вреда в процессе перевозки груза, но относился к этому равнодушно. Например, халатные действия потерпевших-грузоперевозчиков к проводимым коммерческим проверкам подаваемых для перевозки грузов вагонов и контейнеров, которые довольно часто подаются с неисправными кузовами, пробоями корпуса и т. д., создают благоприятные условия для совершения кражи груза из неисправного подвижного состава.

Умышленно неосторожное поведение потерпевшего характеризуется тем, что потерпевший допускал возможность причинения ему имущественного вреда, но легкомысленно рассчитывал на его ненаступление. Данная ситуация наиболее характерна для представителей клиентских организаций, занимающихся по роду своей деятельности перевозками грузов.

Таким образом, потерпевшие от краж грузов играют определенную роль в механизме преступного поведения, и, следовательно, необходимо воздействовать на них с целью предупреждения исследуемого вида преступления.

Из сказанного следует, что виктимное поведение потерпевших от краж грузов из подвижного состава существует и оказывает определенное влияние, в зависимости от степени, вида и формы, на создание определенной криминогенной ситуации. Создание благоприятной возможности для совершения преступления, неумение достаточно дальновидно оценить ситуацию, легкомысленный расчет на ненаступление вредных последствий приводят к причинению потерпевшему имущественного вреда, а именно к краже его груза.

В связи с вышеизложенным автор выдвинул ряд следующих рабочих гипотез, касающихся виктимологической характеристики краж грузов:

1. Виктимное поведение потерпевшего от краж грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта определяется как поведение, при котором участники перевозочного процесса (как физические, так и юридические лица) могут сами способствовать созданию благоприятной для преступника ситуации.

2. Применительно к данным преступлениям поведение потерпевшего носит неосмотрительный характер. По форме вины оно может быть классифицировано как неосторожное и умышленно неосторожное.

Таким образом, очевидна необходимость комплексного изучения виктимологических характеристик совершения краж грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта с целью разработки системы мер виктимологического предупреждения, что и будет предпринято в последующих главах настоящего диссертационного исследования.

§ 4. Теория предупреждения как основа разработки мер предупреждения краж грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта

Значимость предупреждения преступлений была известна еще мыслителям античности и Нового времени. Чезаре Беккариа писал: «Лучше предупредить преступления, чем карать за них. Это составляет цель любого законодательства, которое, в сущности, является искусством вести людей к наивысшему счастью или к возможно меньшему несчастью, если рассуждать с точки зрения соотношения добра и зла в нашей жизни»¹. По мнению большинства криминологов, основным и наиболее эффективным направлением борьбы с преступностью является предупреждение, направленное на факторы, детерминирующие ее².

¹ См, например: Беккариа Ч. О преступлениях и наказаниях. М., 1995. С.123.

² Криминология учеб. для вузов / под общ. ред. А. И. Долговой. 3-е изд., перераб. и доп. М., 2007. С. 437; Криминология учебник / под ред. В. Н. Кудрявцева, В. Е. Эминова. 3-е изд., перераб. и доп. М., 2005. С. 265; Криминология учебник / под ред. Б. В. Коробейникова,

При этом предупреждение преступности должно основываться не только на практической деятельности, но и на прочном научном фундаменте¹.

В юридической литературе отмечается, что для успешного решения проблем борьбы с преступностью любая организаторская деятельность должна быть направлена на создание оптимальных средств к осуществлению конкретных видов деятельности. Основным элементом любой деятельности является именно организация².

Проблема профилактики хищений в первую очередь является проблемой социальной. Во-первых, профилактика ориентирована на недопущение нарушений соответствующих правовых норм. Во-вторых, в ходе решения профилактических задач применяются не только меры экономического, технического, организационно-управленческого характера, но и правовые меры. Используются методы не только убеждения, но и принуждения. Какой бы сильной ни была социологизация проблем, вопросы профилактики грузовых краж должны осуществляться с помощью правового регулирования.

Специфика деятельности по профилактике преступлений проявляется в том, что чаще всего она связана с принуждением, вмешательством в сферу личной жизни, ограничением конституционных прав и свобод личности. Такая принудительная часть должна быть четко регламентирована законом, соответствовать правовым принципам³.

Основная деятельность по предупреждению краж грузов соответствует политике борьбы с преступностью, включающей не только законодательное регулирование воздействия на преступность, но и органы и организации, реализующие условия указанной политики⁴.

Н. Ф. Кузнецовой, Г. М. Миньковского. М., 1988. С. 161; Криминология. М., 1979. С. 123; Курганов С. И. Криминология. М., 2007. С. 80.

¹ Литвинов В. И. Научные основы предупреждения корыстных преступных посягательств против личной собственности дис. ... д-ра юрид. наук. М., 1990. С. 233.

² Аванесов Г. А. Криминология учебник. М., 1984. С. 452; Туманов Г. А. Организация управления в сфере охраны общественного порядка. М., 1972. С. 387.

³ Щедрин Н. В. Основы общей теории предупреждения преступности учеб. пособие. Красноярск, 1999. 58 с.

⁴ Миньковский Г. М., Ревин В. П., Барина Л. В. Концепция проекта Федерального закона «Об основах предупреждения преступлений» // Государство и право. 1998. № 3. С. 44; Об

Системность предупреждения преступности в целом, и в частности краж грузов, предполагает подход к предупреждению как к особой области социального управления, а также комплексность мероприятий, взаимодействие субъектов профилактики, достигаемые путем планирования профилактической деятельности, правовых и организационных мер по ее координации¹.

Следует иметь в виду, что выявление, предупреждение и пресечение преступной деятельности на объектах транспорта является задачей, решение которой возможно только сочетанием многоуровневой, многофункциональной, а также многосубъектной системы безопасности, учитывающей технологические характеристики данного вида транспорта.

В науке существует достаточно много классификаций мер предупреждения преступности². Тем не менее большинство авторов применяют сходные основания для такой классификации. Такими основаниями, как правило, выступают уровень предупредительной деятельности, ее объем и содержание, механизм действия и его масштабы.

По цели предупредительной деятельности все профилактические меры разделены на две группы – общесоциального и специального характера.

Данная классификация представляется нам наиболее подходящей для отражения деятельности по предупреждению краж грузов из подвижного состава на железнодорожном транспорте. Исходя из сказанного, последующий анализ криминологического предупреждения будет построен на выделении двух его видов – общесоциального и специально-криминологического.

Общесоциальное предупреждение основывается на решении масштабных задач государства и общества в области экономических, политических,

утверждении Концепции национальной безопасности Российской Федерации указ Президента РФ от 17.12.1997 № 1300 // Собр. законодательства РФ. 1997. № 52. Ст. 5909; «О концепции национальной безопасности Российской Федерации указ Президента РФ от 10.01.2000 № 24. URL: www.businesspravo.ru

¹ Репецкая А. Л., Рыбальская В. Я. Криминология: Общая часть учеб. пособие. Иркутск, 1999. 240 с.

² См., например: Алексеев А. И., Герасимов С. И., Сухарев А. Я. Криминологическая профилактика: теория, опыт, проблемы: монография. М., 2001. С. 26–37; Криминология и профилактика преступлений. М., 1989. С. 226–228.

идеологических, социальных институтов. Предупреждение преступности на общесоциальном уровне является наиболее значимым видом социальной деятельности, результаты которой не могут быть получены сразу.

Предупреждение краж грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта также предполагает осуществление крупномасштабных комплексных мероприятий, включающих социально-экономические, организационно-управленческие, правовые профилактические мероприятия, проводимые в соответствии с законом.

Факторы, способствующие совершению краж грузов, большей частью сопряжены с негативными явлениями и процессами, детерминирующими преступность в целом. В условиях напряженной экономической ситуации, в том числе и в условиях финансового кризиса в Российской Федерации, обострение межнациональных и социальных процессов в обществе негативно влияет на состояние законности и правопорядка, в том числе в сфере грузовых перевозок на железнодорожном транспорте.

Меры общесоциального предупреждения краж грузов имеют весьма объемный диапазон воздействия. Они оказывают влияние на все факторы, обуславливающие совершение этих преступлений, и являются основой для специальной профилактики.

Специальное (криминологическое) предупреждение преступлений охватывает целый ряд мер, специально обращенных на борьбу с преступностью, осуществляемых различными органами и предприятиями¹. Соответственно, специально-криминологическое предупреждение краж грузов из подвижного состава направлено на достижение конкретных целей и требует специальных, профессиональных знаний в данной области.

Под специальными мерами предупреждения предполагаются меры, непосредственно направленные на недопущение и устранение криминогенных факторов, способствующих совершению краж грузов, осуществляемые прежде

¹ Криминология учебник / под ред. В. Н. Кудрявцева и В. Е. Эминова. 4-е изд., перераб. и доп. М., 2009. 800 с.

всего органами внутренних дел на транспорте на основании профессиональных знаний и умений, с использованием специальных сил и средств. Такого рода меры могут быть реализованы лишь на основе глубоких знаний всех факторов, способствующих совершению краж грузов из подвижного состава, при наличии определенных критериев обозначения эффективности принимаемых специальных мер. Наряду с этим необходимо выделить, какие из специальных мер являются наиболее эффективными и значимыми.

Таким образом, по содержанию как общесоциальные, так и специально-криминологические меры предупреждения краж грузов из подвижного состава – это совокупность социально-экономических, правовых, организационно-управленческих, технических, культурно-нравственных мероприятий, создающих последующее развитие общественных отношений, которые, в свою очередь, способствуют сокращению негативных явлений, их порождающих.

Помимо этого, на основе общего и специального предупреждения существуют меры, направленные не только на преступников, но и на потерпевших. Данное направление предупредительных мероприятий принято называть виктимологической профилактикой. Особенность ее заключается в том, что при разработке профилактических мероприятий могут возникнуть некоторые трудности, связанные исключительно с потенциальными потерпевшими. Это объясняется тем, что участники перевозочного процесса, как правило, являются в большей степени юридическими лицами или индивидуальными предпринимателями, исключение составляют грузоотправители и грузополучатели (данная категория участников является как юридическими лицами, так и физическими). Поэтому для достижения наилучшего результата профилактические меры должны быть четко сориентированы на определенные группы участников перевозочного процесса (грузоотправителей, грузоперевозчиков, грузополучателей).

Таким образом, представляется, что в повышении эффективности предупредительных мер по борьбе с кражами грузов на объектах железнодорожного транспорта значительная роль принадлежит

виктимологической профилактике, так как криминализация и виктимизация от данного преступления – взаимосвязанные процессы и преимущественно взаимообусловлены. Довольно часто именно ситуативные факторы виктимологического характера и поведение потерпевшего в предкриминальной ситуации влияют на решение преступника совершить кражу груза из подвижного состава.

Субъектами предупреждения исследуемого вида преступлений являются федеральные органы исполнительной власти, органы транспортной прокуратуры Российской Федерации, следственные органы Следственного комитета Российской Федерации на транспорте, органы государственной власти субъектов Российской Федерации, органы местного самоуправления, общественные объединения и отдельные граждане.

Так, федеральный орган исполнительной власти в области железнодорожного транспорта, федеральный орган исполнительной власти по регулированию естественных монополий на транспорте и иные федеральные органы в пределах своей компетенции утверждают Правила перевозок грузов железнодорожным транспортом.

Правила перевозок грузов железнодорожным транспортом представляют собой нормативные правовые акты, которые содержат нормы, обязательные для перевозчиков, владельцев инфраструктур, операторов и иных владельцев железнодорожного подвижного состава, грузоотправителей (отправителей), грузополучателей (получателей), владельцев железнодорожных путей необщего пользования, других юридических и физических лиц, которые регулируют порядок приема грузов, их выдачи и определяют условия перевозок грузов. В соответствии со ст. 3 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации одной из главных целей железных дорог является обеспечение сохранности перевозимых грузов¹.

¹ Федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» от 10.01.2003 №18-ФЗ // интернет-портал-электронный фонд правовой и нормативно-технической документации <http://docs.cntd.ru/document/>. (Дата обращения 12.11.2017 г.).

Именно на Министерство транспорта РФ (Департамент государственной политики в области железнодорожного транспорта) и его органы в первую очередь возложена разработка концепций социально-экономического развития, формирования технической и научно-технической политики, разработка проектов законов и нормативных правовых актов в области железнодорожного транспорта и др.

В вопросе предупреждения исследуемых преступлений главная роль отведена правоохранительным органам. Впервые транспортные прокуратуры в качестве структурных звеньев прокуратуры СССР учреждены одновременно с созданием территориальных прокуратур. Однако Указом Президиума Верховного Совета СССР от 3 марта 1960 г. «Об упразднении транспортных прокуратур» они были ликвидированы, а их функции переданы территориальным прокуратурам. Тем не менее спустя 17 лет транспортные прокуратуры приказом Генерального прокурора СССР № 9 от 28 февраля 1977 г. «Об организации работы транспортных прокуратур» были воссозданы.

В компетенцию транспортных прокуратур входит надзор за исполнением законов, соблюдением прав и свобод человека и гражданина в сфере деятельности железнодорожного, воздушного и водного транспорта, а также надзор за исполнением законов при приеме, регистрации и разрешении сообщений о преступлениях, совершенных на объектах любого вида транспорта, о преступлениях, совершенных по службе работниками территориальных органов федеральных органов исполнительной власти на железнодорожном, воздушном и водном транспорте, органов внутренних дел на транспорте¹.

Органы суда в своей деятельности решают такие задачи, как предупреждение преступлений и административных правонарушений, выявление и устранение причин и условий, способствующих совершению преступлений, в том числе и на объектах грузового железнодорожного транспорта.

¹ Об организации надзора за исполнением законов на транспорте и в таможенной сфере // Приказ Генпрокуратуры России от 15.07.2011 № 211». URL: <http://www.consultant.ru>. (дата обращения: 15.12.2016).

Особую роль в предотвращении исследуемых преступлений играют органы внутренних дел на транспорте, ввиду того что полиция является наиболее многочисленным из всех субъектов профилактики, призванных бороться с посягательствами на грузы. Деятельность органов внутренних дел на транспорте регламентируется Приказом МВД России «Об утверждении Типового положения о линейном отделе Министерства внутренних дел Российской Федерации на железнодорожном, водном и воздушном транспорте»¹, на основании которого линейный орган относится к территориальному органу Министерства внутренних дел Российской Федерации на районном уровне и подчинен соответствующему управлению на транспорте МВД России по федеральному округу или линейному управлению МВД России на железнодорожном, водном и воздушном транспорте.

Главной задачей этих органов является осуществление профилактических и оперативно-разыскных мероприятий по обеспечению сохранности имущества на объектах транспорта, предупреждение и пресечение преступлений, а также выявление лиц, занимающихся хищением грузов².

Несомненно, что на безопасность на транспорте, помимо повседневных факторов, обуславливающих их состояние, оказывает влияние целый ряд специфических условий, среди которых выделяются следующие:

- значительная протяженность участков оперативного обслуживания;
- отсутствие четко разграниченной территории обслуживания;
- сосредоточение большого количества материальных ценностей на объектах транспорта и лиц, причастных к перевозочному процессу грузов;
- быстрота перемещения грузов;
- непрерывность, цикличность и взаимосвязанность транспортных перевозок.

Поэтому в органах внутренних дел созданы подразделения по борьбе с преступными посягательствами на грузы (ОБППГ), на которые возложены

¹ Об утверждении Типового положения о линейном отделе Министерства внутренних дел Российской Федерации на железнодорожном, водном и воздушном транспорте приказ МВД России от 15.06.2011 № 636. URL // <http://base.garant.ru/12188795/> (дата обращения: 15.12.2016).

² О деятельности органов внутренних дел по предупреждению преступлений приказ МВД России от 17.01.2006 № 19. URL: <http://rulaws.ru/acts/> (дата обращения: 02.02.2016).

правоохранительные функции по борьбе с грузовыми кражами, их выявлению и пресечению. Непосредственно их основными задачами являются выявление и раскрытие краж грузов, выявление и задержание лиц, совершивших исследуемые преступления, а также ведение профилактической работы. Помимо подразделений ОБППГ, данной категорией преступлений занимаются также следственные подразделения.

Кроме того, с 2015 г. в действие введено Временное типовое положение о создании группы быстрого реагирования (ГБР) – специальной оперативной мобильной группы, состоящей из работников ведомственной охраны, осуществляющей оперативно-профилактические мероприятия по предупреждению, пресечению хищений и других правонарушений в сфере охраны перевозимых железнодорожным транспортом грузов.

Группы быстрого реагирования являются структурным подразделением отряда ведомственной охраны филиала ФГП ВО ЖДТ России и призваны осуществлять свою деятельность в тесном взаимодействии с органами внутренних дел на транспорте по разработке и проведению оперативно-профилактических мероприятий, направленных на пресечение и предупреждение хищений перевозимых грузов, административных правонарушений на обслуживаемом участке и поддержание общественного порядка.

В предупреждении рассматриваемой категории преступлений значительная роль отводится таким субъектам профилактики, как общественные организации (отряды юных друзей полиции, народные дружины, ветеранские организации). Так, например, на территории обслуживания Управления на транспорте МВД России по Дальневосточному федеральному округу для охраны общественного порядка привлекаются отряды народных дружин «Магистраль», «Локомотив», «Железнодорожная слобода» и др., которые оказывают содействие правоохранительным органам в профилактической работе по предупреждению преступлений. Разумеется, опыт работы указанных формирований заслуживает распространения на объектах железнодорожного транспорта по всей территории России.

Специфичность исследуемого вида преступлений обуславливает необходимость разработки и применения предупредительных мер (в соответствии с криминогенными факторами, детерминирующими совершение краж грузов), основанных на общесоциальной и специально-криминологической профилактике. С целью повышения эффективности профилактики и борьбы с кражами грузов следует уделить внимание виктимологической профилактике – мерам, направленным на потерпевшего посредством воздействия, его поведение в допреступных и преступных ситуациях.

Сказанное выше позволяет определить предупреждение краж грузов из подвижного состава на объектах железнодорожного транспорта как специфическую деятельность субъектов профилактики (государственных и общественных органов, отдельных граждан, общественных объединений и иных организаций, оказывающих содействие субъектам профилактики), направленную на устранение, ослабление или минимизацию факторов (включая факторы виктимогенного характера), детерминирующих их совершение.

ГЛАВА 2. КРИМИНОЛОГИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА КРАЖ ГРУЗОВ, СОВЕРШАЕМЫХ ИЗ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

§1. Динамика состояния и структуры краж грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта

В транспортной системе России железные дороги играют решающую роль в обеспечении потребности страны в перевозках¹. К наиболее грузонапряженным линиям относится Транссибирская магистраль. Протяженность исследуемого участка магистрали составляет 15,5 % от всей протяженности железных дорог России. Поэтому географическое положение, наличие богатейших природных ресурсов и другие экономические особенности регионов вдоль исследуемого участка не могли не вызвать повышенный интерес у лиц, совершающих кражи грузов из подвижного состава.

Основой анализа в настоящем исследовании являются статистические сведения Восточно-Сибирского линейного управления (ВС ЛУ) МВД России на транспорте, Забайкальского линейного управления МВД России на транспорте, а также Управления на транспорте (УТ) МВД России по Дальневосточному федеральному округу, обеспечивающих охрану правопорядка на транспорте.

Внимание многих ученых-криминологов сконцентрировано на объективной оценке криминогенной ситуации, что позволяет сделать вывод о современном состоянии хищений, а также уровне борьбы с ними, поскольку эти хищения являются одним из основных факторов, подрывающих социально-экономическую ситуацию в стране².

¹ Ромашов И. В. Стратегия развития железнодорожного транспорта до 2030 года – залог экономического могущества России // Государство и транспорт. 2007. № 12. С. 4.

² Криминология учебник / под ред. В. Н. Кудрявцева, В. Е. Эминова. М. 1997. 564 с.; Иншаков С. М. Криминология учебник. М., 2000. 384 с.; О мерах по защите прав граждан, охране правопорядка и усилению борьбы с преступностью указ Президента РФ от 08 октября 1992 г. № 1189 // Рос. газ. 1992. 9 окт.

Больше половины всех зарегистрированных в Российской Федерации преступлений (49–55 %) ¹ составляют хищения чужого имущества, совершенные путем кражи, грабежа, мошенничества. Первое место как в российской, так и в мировой преступности, по распространенности занимают именно кражи. В развитых странах они достигают 80 % в общей структуре преступности, а в мире эта доля составляет около 70 %. Уровень краж всегда стабильно высок и на территории отдельных субъектов Российской Федерации, и на объектах железнодорожного транспорта.

Структура краж чужого имущества на объектах железнодорожного транспорта весьма разнообразна. Она представляет значительный интерес для уяснения распространенности и частоты повторяемости тех или иных имущественных преступлений.

Выделение различных структурных групп краж грузов можно производить по нескольким криминологически значимым основаниям: способу, времени и месту совершения краж, транспортным объектам, из которых похищен груз (подвижной состав, стационарные объекты и др.), предмету преступного посягательства, личностным характеристикам преступников и некоторым другим.

Ввиду того что в инфраструктуру железнодорожного транспорта, которая включает в себя такие элементы, как железнодорожный путь, железнодорожное электроснабжение, железнодорожная автоматика, телемеханика, электросвязь, а также станционные здания, сооружения и устройства и др., не входит инфраструктура железнодорожного транспорта, предназначенная для перемещения материальных ценностей и выполнения начально-конечных операций с железнодорожным подвижным составом, основное внимание в исследовании было акцентировано непосредственно на кражах грузов из подвижного состава ².

¹ Статистика и аналитика [Электронный ресурс]. URL: <https://мвд.рф/> (дата обращения: 13.01.2017).

² Технический регламент ТС «О безопасности инфраструктуры железнодорожного транспорта» (ТР ТС 003/2011) [Электронный ресурс]. URL: <http://www.tsouz.ru>.

Проведенным исследованием установлено, что в структуре краж, совершаемых на территории обслуживания ВС ЛУ МВД России на транспорте, Забайкальское ЛУ МВД России на транспорте, УТ МВД России по Дальневосточному федеральному округу за период 2009–2017 гг., 51 % составляют кражи личного имущества граждан, совершенные в пассажирских поездах и зданиях вокзалов.

Кражи грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта по распространенности занимают 2-е место и составляют 37 % *(в ходе исследования учитывались данные о кражах горюче-смазочных материалов (ГСМ), входящих в структуру краж грузов из подвижного состава, но не включенных в категорию преступлений в сфере ТЭК (топливно-энергетического комплекса)¹*. Далее следуют кражи цветных и черных металлов – 12 %.

Таким образом, удельный вес краж грузов из подвижного состава на железнодорожном транспорте как в целом по России, так и на исследуемых участках, составляет в среднем одну пятую часть от всех зарегистрированных краж, ввиду того что в структуре хищений грузов именно кражи являются самым распространенным их видом (табл. 1–4).

Таблица 1

Динамика краж грузов, совершенных на железнодорожном транспорте Российской Федерации (2009–2017гг.)

Показатель	Год								
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Общее количество краж, зарегистрированных на ж/д транспорте по РФ	16 302	16 952	16 998	17 133	14 719	13 772	14 379	12 126	12 695
Общее количество краж грузов, зарегистрированных	4048	4237	4541	5782	4969	3974	3331	2452	2561

¹ Данные получены в ходе анализа уголовных дел о кражах грузов Восточно-Сибирского ЛУ МВД России на транспорте, Забайкальского ЛУ МВД России на транспорте, управления на транспорте МВД России по Дальневосточному федеральному округу за период 2009 – 2017гг.

на ж/д транспорте по РФ									
Удельный вес краж грузов от общего количества краж, зарегистрированных на ж/д транспорте по РФ, %	24,8	24,9	26,7	33,7	33,7	28,8	23,1	20,1	20,1
Темп прироста (цепной), в %	-	4,6	7,1	27,3	-14,0	-20,0	-16,0	-26,0	4,5
Темп прироста (базисный), в %	-	4,6	12,1	42,8	22,7	-1,8	-17,7	-39,4	-36,7

Таблица 2

Динамика краж грузов, совершенных на Восточно-Сибирской железной дороге (2009–2017 гг.)

Показатель	Год								
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Общее количество краж, зарегистрированных на ВСЖД	615	587	548	470	500	503	444	396	425
Общее количество краж грузов, зарегистрированных на ВСЖД	110	126	108	141	193	185	146	46	70
Удельный вес краж грузов от общего количества краж, зарегистрированных на ВСЖД, %	17,8	21,4	19,7	30,0	38,6	36,7	32,8	11,6	16,5
Темп прироста (цепной), в %	-	14,5	-14,2	30,5	36,8	-4,1	-21,0	-68,4	52,2
Темп прироста (базисный), в %	-	14,5	0,0	28,1	75,4	68,1	32,7	-58,2	-36,4

Динамика краж грузов, совершенных на Забайкальской железной дороге (2009–2017 гг.)

Показатель	Год								
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Общее количество краж, зарегистрированных на ЗБЖД	607	698	733	772	664	604	687	583	561
Общее количество краж грузов, зарегистрированных на ЗБЖД	171	124	134	220	221	147	233	132	92
Удельный вес краж грузов от общего количества краж, зарегистрированных на ЗБЖД, %	28,1	17,8	18,3	28,5	33,3	24,3	34,0	22,7	16,4
Темп прироста (цепной), в %	-	-27,4	8,0	64,2	0,5	-33,5	58,5	-43,3	-30,3
Темп прироста (базисный), в %	-	-27,4	-21,7	28,6	29,3	-14,0	36,2	-22,3	-46,1

Таблица 4

Динамика краж грузов, совершенных на Дальневосточной железной дороге (2009–2017 гг.)

Показатель	Год								
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Общее количество краж, зарегистрированных на ДВЖД	1075	1161	1115	1269	998	974	1058	787	720
Общее количество краж грузов, зарегистрированных на ДВЖД	244	224	226	332	280	296	191	120	121

Показатель	Год								
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Удельный вес краж грузов от общего количества краж, зарегистрированных на ЗБЖД, %	22,7	19,3	20,3	26,2	28,0	30,4	18,0	15,2	16,8
Темп прироста (цепной), в %	-	-8,1	0,8	47,0	-15,6	0,3	-35,4	-37,1	0,8
Темп прироста (базисный), в %	-	-8,1	-7,3	36,0	14,7	21,3	-21,7	-50,8	-50,4

Если проанализировать динамику количества всех зарегистрированных краж, совершаемых на объектах железнодорожного транспорта России и исследуемых участках дорог (Восточно-Сибирской, Забайкальской, Дальневосточной), а также динамику совершаемых краж грузов, то можно заметить, что количество преступлений как в общей массе, так и непосредственно грузовых краж, за период с 2009 по 2017 г. сократилось.

Однако в период с 2009 по 2012 г. наблюдалась негативная тенденция к росту грузовых краж из подвижного состава на 42,8 % по отношению к базовому 2009 г., а затем снижение показателей в целом по России и на исследуемых участках Транссиба.

Рост числа рассматриваемых преступлений был обусловлен рядом причин, основными из которых являются: усугубившееся социально-экономическое расслоение населения, низкая эффективность деятельности правоохранительных органов, значительное развитие организованных форм преступного поведения. Главной причиной резкого увеличения уровня краж, в том числе в сфере грузовых перевозок, является нестабильное состояние экономики и, как следствие, низкий уровень жизни населения.

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 %, что было связано с сокращением численности штатов сотрудников роты СПВО, сопровождающих грузовые поезда; снижением предупредительно-профилактической деятельности в данном направлении сотрудников ОВДт.

Похожая тенденция прослеживается и на других исследуемых участках дороги. Так, 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 %.

Кроме того, отрицательная динамика данного вида преступлений по России и на Восточно-Сибирской, Забайкальской, Дальневосточной железных дорогах может быть обусловлена еще и тем, что, несмотря на некоторый спад объемов перевозимых грузов, оборот товаров, таких как: продукты питания, алкоголь, бытовая техника, запасные части и др., был достаточно плотным. Желание получить доходы, не связанные с законным трудом, уверенность в безнаказанности в какой-то мере являются побудителем к совершению подобных преступлений, что в свою очередь объясняет достаточно высокие показатели краж грузов в общем количестве зарегистрированных краж.

Помимо этого, вследствие того что многие металлургические заводы снизили закупочные цены на черный и цветной металл, некоторая часть лиц, занимавшихся кражами металла на объектах железнодорожного комплекса, «переквалифицировалась» на кражи грузов из подвижного состава.

Несмотря на то что абсолютные показатели сокращаются начиная с 2013 г., доля преступлений рассматриваемой категории в общей массе всех преступлений остается достаточно высокой и стабильной. Удельный вес краж грузов достигает 38 % от количества всех зарегистрированных краж, совершаемых на железнодорожном транспорте Российской Федерации. Удельный вес краж грузов на Восточно-Сибирской, Забайкальской и Дальневосточной железных дорогах за период 2009–2017 гг. варьирует от 11 до 33,7 % (см. рис. 1).

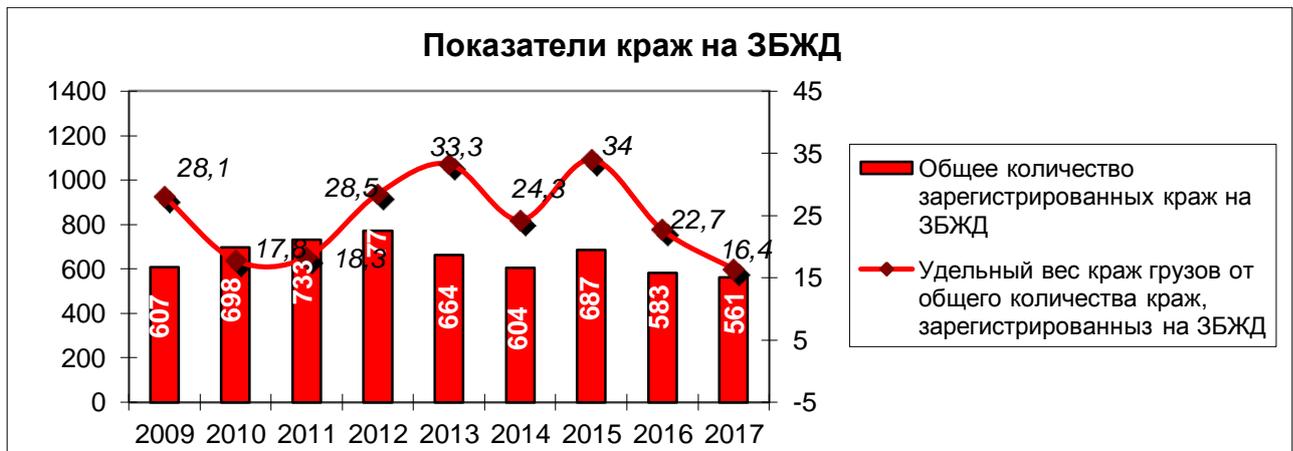
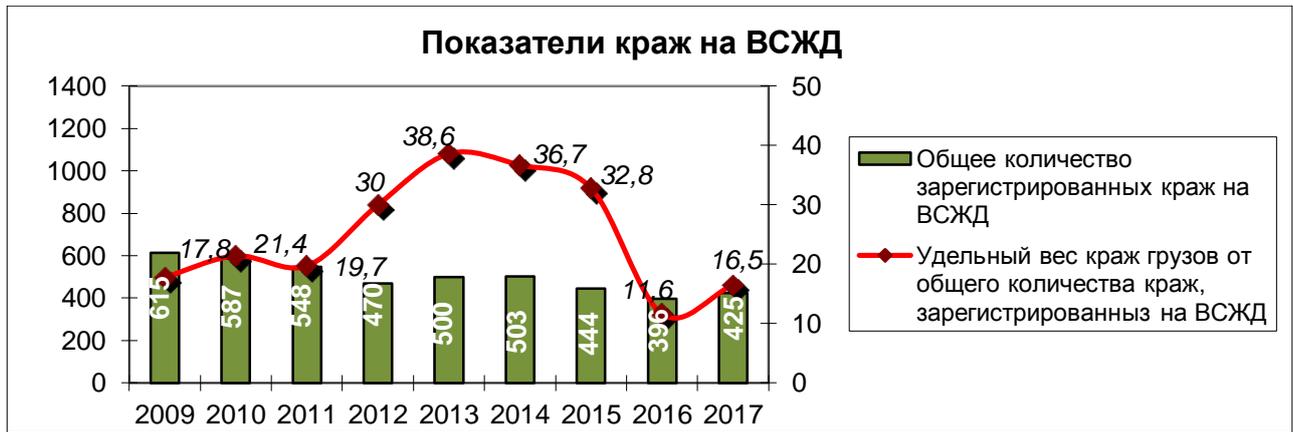


Рис. 1. Динамика краж грузов, совершенных на железнодорожном транспорте Восточно-Сибирского региона, Забайкальского края и Дальневосточного региона (2009–2017 гг.)

Начиная с 2013–2014 гг. уровень зарегистрированной преступности в сфере грузовых перевозок начинает постепенно снижаться. Так, в 2014 г. на ЗБЖД произошло снижение краж грузов из подвижного состава на 33,5 % по отношению к 2013 г.; на ВСЖД – на 4,1 %. 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 %.

Необходимо заметить, что резкому сокращению преступлений, в частности краж грузов, в 2016–2017 гг. в немалой степени способствовало принятие Федерального закона от 03.07.2016 № 326-ФЗ¹, которым с 1 тыс. до 2,5 тыс. руб. повышена граница административной ответственности за кражи чужого имущества. Так, только за август 2016 г. практически было «искусственно» декриминализировано порядка 20 тыс. преступлений².

Кроме того, латентность данного вида преступления по-прежнему находится на достаточно высоком уровне ввиду того, что большая часть граждан не заявляет о совершенных кражах грузов по различным обстоятельствам. Так, например, в результате анкетирования 130 потерпевших от краж грузов 57,8 % ответили, что не заявляли в правоохранительные органы о совершенном преступлении. На вопрос, почему они не обратились в органы внутренних дел на транспорте, 40 % опрошенных ответили, что вследствие задержки отправки/выдачи грузов в ходе расследования уголовного дела могут понести более существенные убытки, поэтому предпочли получить часть груза с повреждениями или недостачей; 26,6 % объяснили неверием в возможность нахождения груза; 13,3 % выразили недоверие к профессионализму

¹ О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с принятием Федерального закона «О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации и Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации по вопросам совершенствования оснований и порядка освобождения от уголовной ответственности» федер. закон от 3 июля 2016 г. № 326-ФЗ // Рос. газ. 2016. Федер. вып. № 7017 (149).

² Гаврилов Б. Я., Рогова Е. В. Закрепление уголовного проступка в контексте реформирования уголовного законодательства России // Рос. юстиция. 2016. № 11. С. 2–5.

правоохранительных органов; 10,6 % назвали причиной незначительную стоимость похищенного груза; 9,3 % сослались на недостаток времени.

Между тем абсолютные показатели, характеризующие количество краж грузов на разных по протяженности участках дороги, не позволяют сравнивать состояние преступности на их объектах между собой. Это можно сделать лишь с помощью относительных показателей или коэффициентов, позволяющих понимать, в частности, сколько краж приходится на определенную протяженность того или иного участка дороги в расчете на 100 км (табл. 5). Указанный коэффициент был назван нами коэффициентом криминогенной зараженности железной дороги. Соответственно, представленные динамические ряды этих показателей позволяют анализировать выделенные участки дороги как сопоставимые.

Таблица 5

*Динамика состояния краж грузов в относительных показателях на 100 км железной дороги
(2009–2017 гг.)*

Годы	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Коэффициент краж грузов по РФ	4,7	4,9	5,3	6,7	5,8	5,5	3,9	2,8	3,0
Коэффициент краж грузов по ВСЖД	2,8	3,2	2,7	3,6	4,9	4,7	3,7	1,1	1,8
Коэффициент краж грузов по ЗБЖД	5,1	3,7	4,0	6,5	6,6	4,4	6,9	3,9	2,8
Коэффициент краж грузов по ДВЖД	4,0	3,7	3,8	5,5	4,6	4,9	3,1	2,0	2,0

Сравнивая полученные данные по Восточно-Сибирской, Забайкальской и Дальневосточной железным дорогам с аналогичными показателями по России в целом, необходимо отметить, что коэффициент краж грузов колеблется от 2,8 до 6,9 краж на каждые 100 км дороги (рис. 2). Согласно проведенному исследованию

такие значительные различия, в первую очередь, можно объяснить тем, что за период 2012–2017 гг. на ЗБЖД в три раза увеличилось количество работников железнодорожного предприятия, допустивших совершение краж грузов из подвижного состава, причем в большинстве случаев реализованных группой лиц по предварительному сговору.

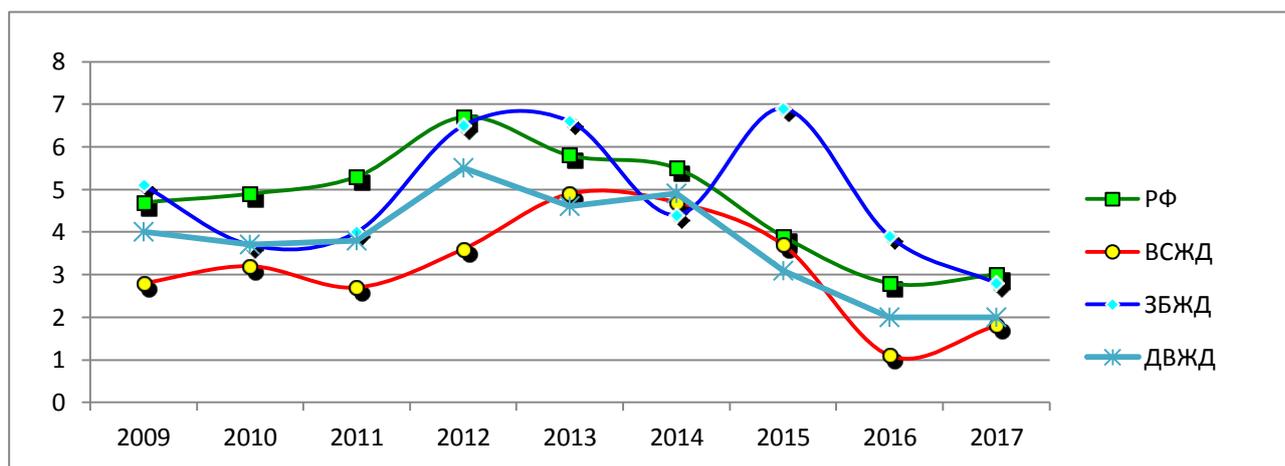


Рис. 2. Динамика коэффициента краж грузов с подвижного состава в Российской Федерации, на Восточно-Сибирской, Забайкальской, Дальневосточной железных дорогах (2009–2016 гг.)

Так, например, в мае 2014 г. на Забайкальской железной дороге (ст. Чита) за попытку кражи из контейнера канцелярских товаров была задержана группа из семи работников локомотивного депо¹.

От общего количества задержанных за кражи грузов из подвижного состава на участке ЗБЖД 38 % составляли работники структурных подразделений локомотивного депо, 18 % – работники хозяйства пути (электромонтеры средств центральной блокировки и связи, монтеры пути) и 9 % – работники вагонного хозяйства (составители поездов, маневровые диспетчеры).

За указанный период (2012–2017 гг.) к уголовной ответственности по фактам участия в кражах грузов было привлечено более 28 сотрудников железнодорожного транспорта, уволено 170 сотрудников, привлечено к дисциплинарной ответственности 110 работников.

¹ Уголовное дело № 125316 // Архив Читинского район. суда Забайкальского края за 2013 г.

В ходе настоящего исследования было установлено, что в 2014 г. по УТ МВД России по Дальневосточному федеральному округу, ВС ЛУ МВД России стабилизировалось кадровое положение по личному составу сотрудников ВОХР и СПВО; были проведены дополнительные профилактические мероприятия по обеспечению сохранности грузов в пути следования; усилена охрана грузовых поездов на передаточных станциях; организованы военные патрули на железнодорожных станциях с привлечением сотрудников отрядов народных дружин «Магистраль», «Локомотив».

Таким образом, несмотря на снижение уровня краж грузов из подвижного состава на исследуемом участке Транссиба, а также по России, уровень криминогенной зараженности данного участка Транссиба следует признать высоким, поскольку на исследуемые участки железных дорог приходится от 3 до 7 краж грузов в расчете на каждые 100 км дороги.

При стабильно высоких показателях количества краж в сфере грузовых перевозок на объектах железнодорожного транспорта их раскрываемость остается на весьма низком уровне.

Таблица 6

Доля нераскрытых краж грузов из подвижного железнодорожного транспорта Российской Федерации, Восточно-Сибирской, Забайкальской, Дальневосточной железных дорог

Годы	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Удельный вес нераскрытых краж грузов от общего количества зарегистрированных грузовых краж по РФ, %	21,0	23,5	24,7	30,1	29,1	27,8	31,6	35,6	38,3
Темп прироста к предшествующему году, в % (цепной)	-	12,0	5,1	21,8	-3,3	-4,4	13,6	12,7	7,5
Темп прироста нераскрытых краж грузов по РФ, в % (базисный)	-	12,0	17,6	43,3	38,5	32,4	50,4	69,5	82,3

Годы	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Удельный вес нераскрытых краж грузов от общего количества зарегистрированных грузовых краж по ВСЖД, %	18,1	19,8	14,8	33,3	31,6	40,5	47,9	84,7	64,3
Темп прироста к предшествующему году, в % (цепной)	-	9,3	-25,2	125,0	-5,1	28,1	18,3	76,9	-24,0
Темп прироста нераскрытых краж грузов по ВСЖД, в % (базисный)	-	9,3	-18,2	84,0	74,6	123,7	164,7	368,0	255,2
Удельный вес нераскрытых краж грузов от общего количества зарегистрированных грузовых краж по ЗБЖД, %	23,3	34,7	30,5	47,2	58,8	61,2	62,6	49,2	38,1
Темп прироста к предшествующему году, в % (цепной)	-	48,9	-12,1	54,7	24,6	4,1	2,3	-21,4	-22,5
Темп прироста нераскрытых краж грузов по ЗБЖД, в % (базисный)	-	48,9	31,0	102,6	152,4	162,7	168,7	111,1	63,5
Удельный вес нераскрытых краж грузов от общего количества зарегистрированных грузовых краж по ДВЖД, %	16,0	21,4	16,3	16,2	18,5	16,2	17,2	40,0	30,5
Темп прироста к предшествующему году, в % (цепной)	-	33,8	-23,8	-0,6	12,4	-12,4	6,1	132,5	-23,7
Темп прироста нераскрытых краж грузов по ДВЖД, в % (базисный)	-	33,8	1,9	1,3	15,7	1,3	7,5	150,0	90,6

Представленные в табл. 6 данные свидетельствуют, что доля нераскрытых краж грузов в целом по России и на исследуемом участке Транссиба с каждым годом стабильно увеличивается.

Если официальная отчетность оптимистично показывает тенденцию к снижению уровня регистрируемых краж грузов, то доля их раскрываемости приводит к совершенно противоположным выводам. Отчетливо наблюдается тенденция к стремительному падению раскрываемости преступлений рассматриваемого вида. Так, каждое третье преступление в сфере грузовых краж остается нераскрытым.

Исследованием установлено, что одной из основных проблем в раскрытии краж грузов на обслуживаемых объектах является низкий уровень профессиональных знаний и навыков сотрудников по борьбе с преступными посягательствами на грузы (реформы последних лет на системе внутренних дел сказались отрицательно, большинство профессиональных сотрудников попали под сокращение).

Значительно сказалась на раскрываемости преступлений на ЗБЖД также малоэффективная работа по выявлению организованных преступных групп, совершающих преступления в сфере грузоперевозок, и раскрытию преступлений исследуемого вида, совершенных ранее.

Кроме этого, исследованием установлено, что в подразделениях ВС ЛУ МВД России на транспорте, а также Забайкальского ЛУ (в частности, Читинского и Хилокского ЛО МВД России на транспорте) недостаточно качественно осуществляется оперативное сопровождение по уголовным делам о кражах грузов из подвижного состава, а именно не реализуются дополнительные мероприятия по раскрытию преступлений, сбору доказательственной базы, установлению свидетелей, изъятию похищенного имущества, установлению дополнительных эпизодов.

К тому же в целом низкая раскрываемость исследуемых преступлений как на территории Российской Федерации, так и на указанных участках дорог, обусловлена спецификой раскрытия и расследования, ввиду того что установить

точное место совершения преступления, определить территорию, где совершена кража груза, практически невозможно. Изученные материалы показывают, что более чем в половине случаев (63 %) место совершения кражи груза не совпадает с местом обнаружения признаков преступного посягательства, что в свою очередь затрудняет его раскрываемость. В 40 % случаев потерпевшие от краж грузов несвоевременно обращаются за помощью в правоохранительные органы.

Так, например, на ВСЖД в 2016 г. из 46 зарегистрированных краж грузов в 27 случаях место совершения преступления не установлено, хищение обнаружено по прибытии подвижного состава на железнодорожную станцию назначения¹.

Тенденция к снижению раскрываемости указывает также на перемещение значительной части совершенных грузовых краж в категорию латентных.

Латентность в первую очередь обусловлена тем, что в соответствии со ст. 796 ГК РФ, если груз прибыл на станцию назначения в исправном вагоне (контейнере) с исправными пломбами грузоотправителя и доступ к нему во время транспортировки отсутствовал, то перевозчик освобождается от ответственности за утрату, недостачу и повреждение (порчу) груза в случае, если докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) груза произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело².

Необходимо учитывать, что в ряде случаев преступники похищают груз через потолочные и боковые люки крытых вагонов, а также через двери контейнеров, используя их конструктивные недостатки, при этом подвижной состав прибывает под разгрузку с исправными пломбами грузоотправителей. Иногда после посягательства вновь накладывается закрутка и навешивается пломба грузоотправителя. Определить, вскрывалась ли пломба, не всегда возможно даже после исследования эксперта. В связи с этим страховые компании также не готовы брать на себя убытки от такого рода краж.

¹ Данные получены: Официальный сайт ФКУ ГИАЦ МВД России [Электронный ресурс]. URL: <http://10.5.16/csi/modules/> (дата обращения: 10.11.2016).

² Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая). М., 2017. 496 с.

Из сказанного выше можно сделать вывод, что значительная часть краж грузов из подвижного состава остается латентной, при этом многие преступления не раскрываются. Такое положение дел, несомненно, требует поиска оптимальных путей, наиболее эффективных средств для устранения причин и условий подобных преступлений, совершенствования мер профилактики.

Нами было проведено исследование, в ходе которого обрабатывались материалы судебной и следственной практики (было изучено 500 уголовных дел и 400 приговоров), проведено анкетирование 125 сотрудников следственных, оперативных и иных подразделений ВС ЛУ МВД России на транспорте, Читинского и Хабаровского ЛУ МВД России на транспорте, а также интервьюирование некоторых из них. Проанкетировано 130 потерпевших по уголовным делам о кражах грузов из подвижного состава, интервьюировано 20 представителей клиентских организаций и предприятий железнодорожного транспорта, а также 15 сотрудников специализированной военизированной охраны. В результате мы пришли к выводу о том, структурная характеристика грузовых краж на исследуемой территории обслуживания, может выглядеть следующим образом.

Наиболее распространенным способом преступных посягательств является проникновение в вагоны и контейнеры через двери, с которых предварительно сняты или сорваны пломбы и закрутки (58,6 %). Вскрытие пломб и закруток осуществляется путем простого «перекусывания» хвостика или троса с помощью обычных клещей-кусачек (рычажных ножниц, тросореза) вблизи шайбы и снятия ее с гибкого стержня. Довольно часто преступники проникают внутрь крытых вагонов через боковые и потолочные люки (12,4 %). Данный способ совершения кражи более характерен для подростков.

Кражи запасных частей к автомобильной и иного рода технике осуществляются в большинстве случаев путем распломбирования дверей кабин, реже – разрушения боковых и лобовых стекол либо свободным доступом к открыто лежащим агрегатам и деталям.

Основная масса краж грузов совершается из крытых вагонов – 58,6; контейнеров – 17,8; платформ – 16,4 %. Данное обстоятельство можно объяснить тем, что в вагонах и контейнерах перевозится большая часть ценных грузов. Распространенность краж грузов с платформ объясняется сравнительной легкостью доступа к ним.

В результате анализа уголовных дел было установлено, что определенной спецификой по способу хищения обладают кражи горюче-смазочных материалов, совершаемые из подвижного состава на участке Транссибирской магистрали. Наиболее распространенными из них в настоящее время являются приведение цистерны в неисправное состояние путем пропила ригели ушка горловины люка – 23 %. Такой способ позволяет снять ЗПУ без повреждения. Далее люк вскрывается, и при помощи шланга перекачивается необходимое количество нефтепродукта в специально подготовленные емкости. После слива люк закрывается, а пропил скрывается слоем технической грязи либо холодной сварки. ЗПУ устанавливается вплотную к месту пропила, что не позволяет без проведения экспертизы обнаружить факт вскрытия.

Следующий по распространенности способ – отжим путем механического воздействия на ЗПУ (16 %), в результате которого создается зазор от 5 до 3 см, после чего раскручиваются ригели на горловине цистерны, вставляются шланги соответствующего диаметра и перекачивается нефтепродукт, затем тросик ЗПУ устанавливается на место. Цистерна приходит грузополучателю без нарушений.

Достаточно часто применяемым способом кражи нефтепродуктов является проникновение к перевозимому грузу через дыхательный клапан возле горловины цистерны (9 %), что возможно при условии не обваренного либо плохо обваренного воздушного клапана (диаметр отверстия позволяет совершить хищение с помощью шланга соответствующего диаметра).

Так, например, К. из вагонов-цистерн на 20-м км железнодорожного пути Западной горловины ст. Суховская ВСЖД через дыхательный клапан цистерны слил бензин в количестве 40 л в принесенные с собой канистры¹.

¹ Уголовное дело № 117004 // Архив Шелех. гор. суда Иркут. обл. за 2013 г.

Участниками краж являются преступные группы, специализирующиеся на кражах нефтепродуктов, в состав которых в основном входят действующие или бывшие работники железнодорожных станций, причем масштабы краж ГСМ в таких случаях совсем иные.

Так, например, К., будучи в должности начальника участка производства пункта технического осмотра локомотивов Иркутского ремонтного локомотивного депо, дал указание мастеру участка закачать в бензовоз из железнодорожной цистерны всесезонное моторное масло. В качестве предлога К. объяснил, что это необходимо сделать для производственных нужд станции Зимы, фактически же намереваясь продать масло по договоренности третьим лицам как отработанное по цене 4000 руб. за 1 т. На момент задержания К. было похищено около 14 т моторного масла на сумму более 300 тыс. руб.¹

Преступные посягательства на грузы носят все более организованный характер. Показательно, что значительная их часть происходит в соучастии преступными группами, образовавшимися до преступления. По изученным в ходе настоящего исследования уголовным делам выявлено, что кражи грузов были совершены группой лиц по предварительному сговору в 75 % случаев. Лишь 25 % преступников совершали преступления в одиночку. Причем 29,5 % совершали кражи грузов в паре; 26,5 % – в группе из трех-пяти человек; 19 % – в группе из шести и более человек.

Наиболее характерными способами совершения краж в составе группы являются вскрытие боковых и потолочных люков с целью хищения материальных ценностей – 3,2 %; путем пролома, пропила стен, полов вагона или через имеющиеся щели и пробоины совершено 2,1 % краж грузов; способом проруба потолка или стен контейнеров совершено 2,0 %. Данный факт можно объяснить тем, что в одиночку совершить кражу груза достаточно проблематично, поскольку инструменты, с помощью которых осуществляются проломы, пропилы, просверливания, являются весьма габаритными.

¹ URL: <http://baikal-info.ru>. (дата обращения: 17.07.2017).

Анализ судебной-следственной практики позволяет сделать вывод о том, что больше половины преступников, совершающих кражи грузов в составе группы (60,2 %), это работники контейнерных площадок и коммерческих служб, 10,9 % – это сотрудники локомотивного депо, остальные 28,9 % являлись сотрудниками иных подразделений железнодорожного транспорта.

Таким образом, для краж грузов в составе группы характерно совершение преступления на грузовых и сортировочных станциях, где производятся погрузка, выгрузка, технологические операции с грузом, маневровые работы по формированию и расформированию поездов, технические работы с поездами.

Кражи, совершаемые группой лиц, обладают повышенной общественной опасностью. Совместность действий нескольких соучастников предопределяет возможность большей результативности преступного поведения, обуславливает причинение существенного вреда. В условиях взаимной поддержки преступная активность расхитителей повышается, увеличиваются шансы на успех, легче скрываются следы, реализовывается похищенное имущество. Кражи грузов из подвижного состава, совершаемые организованными группами, нередко остаются нераскрытыми в течение длительного времени. Действуя совместно, преступники причиняют более значительный ущерб, так как способны похитить такие предметы, которые изъять одному человеку практически невозможно.

Показательно, что удельный вес краж грузов, совершенных группами, состоящими из работников транспорта, или с их участием, составил 69,8 % от всех групповых краж. Обращает на себя внимание устойчивый характер преступных связей между расхитителями из числа работников железнодорожного транспорта.

Можно сделать вывод, что одними из самых распространенных способов проникновения преступников к грузам, перевозимым подвижным составом, являются срывание закруток и ЗПУ с дверей вагонов и контейнеров; кражи с открытых платформ путем повреждения ящиков с запасными частями и принадлежностями к автомобильной и иной технике; проникновение через

имеющиеся повреждения, пробоины в стенах и потолках, щели в дверных проемах вагонов и контейнеров.

Что касается места совершения краж грузов, то исследования уголовных дел показали, что большинство их осуществляются на приемно-отправительных железнодорожных путях (24,5 %) и сортировочных станциях (18,3 %), причем, как правило, наиболее крупных, расположенных в черте городов. Это объясняется тем, что грузовые и сортировочные станции размещены в черте крупных административных и промышленных центров. Большинство станций не имеет ограждений, что дает возможность преступникам выяснить режим и систему охраны станции, заблаговременно выбрать груз для хищения. Так, каждая седьмая кража совершается в пунктах выдачи груза (14,9 %), а также на приемно-отправочных железнодорожных путях (15,1 %). Большое число краж грузов из подвижного состава совершается в парках формирования подвижного состава и сортировочных парках (15,4 %). Каждое десятое преступление исследуемой категории совершается на погрузочно-разгрузочных путях (11,8 %).

Кроме того, исследованием установлено, что наибольшее число краж зафиксировано как совершенные при техническом и коммерческом осмотрах подвижного состава (43,8 %), исправлении коммерческих (технических) браков (36,9 %), а также при выгрузке (перегрузке) грузов (19,3 %).

Кражи ГСМ из цистерн совершаются, как правило, на станционных путях в период длительных стоянок железнодорожных составов в парках формирования (53 %), а также во время движения состава (41 %), и в большинстве случаев работниками локомотивных бригад.

Преимущественно кражи грузов совершаются во время стоянки железнодорожного состава на путях. На перегонах кражи обычно совершаются во время стоянки поезда перед запрещающим сигналом светофора либо во время технического осмотра состава. Наименьшее количество краж (3,7 %) зафиксировано из стационарных объектах железнодорожного транспорта. В пути следования грузовых поездов было совершено всего 2,8 % краж грузов. Для хищения во время движения поезда преступники выбирают, как правило, участки

со сложным профилем пути, по которым поезда следуют с малой скоростью. В первую очередь это связано с возможным риском для жизни и здоровья преступника, такого рода кражи характерны для молодых преступников.

В практике отмечены случаи участившихся краж грузов из неохраняемых грузовых составов, оставляемых без локомотивов на промежуточных станциях и разъездах («брошенных поездов»).

Основная доля грузовых краж приходится на вечернее и ночное время, когда территории станций и участков железнодорожных перегонов просматриваются слабо, что, в свою очередь, позволяет преступникам скрытно проникать к месту нахождения груза, вскрывать ЗПУ, расположенные на дверях вагонов и контейнеров.

В результате изучения уголовных дел установлено, что с 19:00 до 24:00 часов совершается 43 % краж грузов; с 01:00 до 07:00 часов – 34,3 %; с 07:00 до 13:00 часов – 14,5 %; с 13:00 до 19:00 часов – 8,2 %. Таким образом, в общей сложности в вечернее и ночное время совершается 77,3 % краж, в остальное время – 22,7 %.

В то же время в ходе исследования установлено, что сезон фактически не влияет на частоту совершения краж. Так, в летний период было совершено 29,5 % краж грузов; осенью – 27,3; в весенний период – 24,1, лишь зимой произошло незначительное снижение уровня зарегистрированных краж грузов – 19,1 %, что объясняется климатическими условиями исследуемых регионов – низкими температурами, большим количеством осадков в виде снега, которые в большей мере затрудняют совершение исследуемых хищений.

Кроме представленных структурных характеристик исследуемого вида преступлений, интересной является структурная характеристика, где критерием разграничения краж на виды выступает предмет преступного посягательства. Ввиду того что исследуемые участки дорог граничат между собой, предмет преступного посягательства имеет сходный характер.

Чаще всего преступники похищают промышленные высоколиквидные товары (одежду, обувь, электронику, строительные материалы, товары для дома и личной гигиены), перевозимые железнодорожным транспортом (30 %).

Второе место по распространенности занимают кражи ГСМ – 27 %; 20 % составили кражи принадлежностей к автомобилям и иной технике.

Кражи продовольственных товаров (продуктов питания, спиртных напитков) составляют 18 %; иных товаров (фармацевтики, драгоценностей и др.) – 5 %. Из похищаемого 85 % приходится на внутригосударственные, 10 % – импортные и 5 % – экспортные грузы.

Таким образом, проведенный анализ сведений о динамике состояния и структуры краж грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта позволяет сделать следующие выводы:

1. В структуре краж, совершенных на территории исследуемого участка Транссибирской магистрали за период 2009–2017 гг., кражи грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта занимают второе место и составляют 37 %.

Наиболее распространенным способом преступных посягательств является проникновение в вагоны и контейнеры через двери путем срыва ЗПУ, проникновение внутрь крытых вагонов через боковые и потолочные люки.

Как правило, кражи грузов совершаются во время стоянки железнодорожного состава на путях либо во время технического осмотра состава.

Сезон фактически не влияет на частоту совершения грузовых краж из подвижного состава.

Предметом преступного посягательства чаще всего являются промышленные высоколиквидные товары (одежда, обувь, средства мобильной связи, бытовая техника и электроника, строительные материалы, товары для дома и личной гигиены).

2. Разработанная формула определения коэффициента криминогенной зараженности объектов железной дороги позволила рассчитать его применительно к исследуемому виду краж, что дало возможность в динамике сопоставить уровень этих преступлений по участкам Восточно-Сибирской,

Забайкальской, Дальневосточной железных дорогах. Анализ полученных данных свидетельствует о высоком уровне криминогенной зараженности выбранной части Транссиба, так как коэффициент краж грузов здесь варьирует от 3 до 7 преступлений на каждые 100 км.

3. Представленные статистические данные свидетельствуют, что доля нераскрытых краж грузов на железнодорожном транспорте с каждым годом стабильно увеличивается.

4. Кражи грузов, совершаемые из подвижного состава железнодорожного транспорта, обладают высоким уровнем латентности.

Полученные результаты помогут лучше ориентироваться в оперативной обстановке, складывающейся в сфере грузовых перевозок на исследуемых участках оперативного обслуживания, избирательно и целенаправленно подходить к выбору объектов приложения усилий по выявлению, предупреждению и раскрытию преступных посягательств на перевозимые грузы.

§2. Криминологическая характеристика лиц, совершающих кражи грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта

Предупреждение преступлений будет иметь успех только в том случае, если основное внимание будет сосредоточено на личности преступника, ввиду того что личность – носитель причин их совершения¹. Иными словами, личность преступника – это основа механизма преступного поведения.

Изучение личности преступника возможно только с учетом анализа общественных отношений², поскольку с точки зрения характера тех общественных отношений, которые вошли в структуру личности, она индивидуальна, самобытна и неповторима³.

¹ Криминология учебник / под ред. В. Н. Кудрявцева и В. Е. Эминова. 4-е изд., перераб. и доп. М. Норма, 2009. 800 с.

² Прокументов Л. М. Криминологическая характеристика преступности несовершеннолетних: региональный аспект. Томск, 2004. С. 45.

³ Волков Б. С. Мотивы преступлений (Уголовно-правовое и социально-психологическое исследование). Казань, 1982. С. 28.

Сегодня существуют различные подходы в изучении и классификации личности преступника. Наиболее приемлемой представляется точка зрения ученых, которые указывают на то, что личность преступника необходимо изучать с помощью социально-демографических, социально-ролевых и социально-психологических характеристик¹. Данная классификация будет использована в настоящем исследовании при описании личности преступника, совершающего кражи грузов из подвижного состава на железнодорожном транспорте.

В настоящем исследовании объектом познания является особый тип личности – личность, нарушающая определенную группу уголовно-правовых норм, осуществляющая конкретный вид преступной деятельности и поэтому условно именуемая «личность расхитителя»².

В классификации преступников, совершающих грузовые кражи, по половому признаку имеются некоторые особенности. Так, А. И. Долгова отмечает, что от принадлежности к определенному полу зависят социальные функции людей, принципы их поведения (например, лица женского пола отличаются меньшей насильственной криминальной активностью по сравнению с лицами мужского пола)³.

Изучая контингент преступников, посягающих на перевозимые подвижным составом грузы, мы установили, что 95,8 % составляют лица мужского пола и лишь 4,2 % – лица женского пола. Прежде всего, данное обстоятельство обусловлено специфической деятельностью объектов железнодорожного транспорта, где подавляющее число сотрудников, связанных с непосредственной обработкой груза и подвижного состава, мужчины. Помимо этого, совершение краж из подвижного состава предполагает хорошую физическую подготовку, необходимую для проникновения к грузу. Для лиц женского пола более характерны такие преступления, как присвоение и растрата, мошенничество,

¹Криминология учебник / под ред. В. Н. Бурлакова, В. П. Сальникова. СПб., 1998. С. 127.

² Матыцин А. В. Борьба с кражами грузов на объектах железнодорожного транспорта: Лекция. Хабаровск, 1993. С. 34.

³ Криминология учебник / под ред. А. И. Долговой. М., 2005. С. 110.

преступления экономической направленности, например, путем подделки документов, замены или подмены подлинных перевозочных накладных.

Интересным является и тот факт, что из числа преступников несовершеннолетнего возраста, совершивших кражи грузов за период с 2009 по 2017 г., представительниц женского пола выявлено не было, ввиду того что технические и транспортные средства, такие как локомотивы, вагоны, системы сигнализации и связи, не привлекают несовершеннолетних женского пола.

Среди социально-демографических признаков немаловажное место занимает возраст преступника, поскольку возрастные особенности оказывают определенное влияние на формирование личности. Возраст в значительной степени определяет выбор предмета преступного посягательства, а также способ совершения преступления.

По возрастному критерию преступники, совершающие кражи железнодорожных грузов, разделились таким образом: самыми криминогенно активными являются лица в возрасте 18–30 лет (59 %) – таким был каждый третий преступник, 18,5 % – это молодые люди в возрасте от 30–45 лет. Преступники в возрасте от 45 до 55 лет составили 15,5 %, и лишь 7 % лиц совершили кражи грузов в возрасте старше 55 лет. Таким образом, более половины преступников были в возрасте от 18 до 30 лет. Анализ возрастных критериев позволяет сделать вывод, что данный вид преступления более характерен для молодых преступников, так как их совершение является достаточно трудоемким, связано с определенными рисками для жизни и здоровья. Противоправное поведение лиц старшего возраста менее импульсивно, более обдуманно.

Исследование возрастных характеристик несовершеннолетних лиц, совершивших преступления на объектах железнодорожного транспорта на территории исследуемого участка Транссиба, позволило установить, что их доля составила в 2009 г. – 5,3; в 2010 г. – 5,0; в 2011 г. – 4,8; в 2012 г. – 5,1; в 2013 г. – 5,8; в 2014 г. – 3,8; в 2015 г. – 3,5; в 2016 г. – 3,3; в 2017 г. – 2,9 %. Как правило, несовершеннолетними совершаются такие преступления, как кражи грузов из

подвижного состава железнодорожного транспорта во время стоянок грузовых поездов на перегонах и небольших железнодорожных станциях.

Так, несовершеннолетний К. путем уговоров склонил малолетнего г. в вечернее время на перегоне станций Новобратск – Тепловая ВСЖД совершить кражу из контейнера, входящего в состав грузового поезда. К. и г. тайно похитили два сотовых телефона и фотоаппарат, которые впоследствии сдали в скупку бытовой техники, а вырученные денежные средства потратили на личные нужды. Ущерб ООО «Хасури» составил 16 520 руб.¹

Кроме того, для несовершеннолетних свойственно объединение в группы при совершении преступлений. Из преступлений, в которых участвовали подростки, 60,7 % совершены в составе групп, включающих только несовершеннолетних, 39,3 % – с участием взрослых. Характерным является то, что такие группы в большинстве случаев достаточно многочисленны и состоят из четырех-пяти человек, реже – из двух-трех. В некоторых случаях кражи грузов совершаются не ради наживы, а в целях самоутверждения².

Так, Е. совместно с несовершеннолетними Б., К., П., Д., группой лиц по предварительному сговору, воспользовались длительной стоянкой грузового поезда на ст. Большой луг ВСЖД, поднялись на железнодорожную платформу и, используя принесенную ножовку для резки металла, перепилили запорно-пломбировочное устройство, обеспечивающее закрытие двери контейнера, после чего открутили имеющимися при них гаечными ключами болт с гайкой, обеспечивающие дополнительное закрытие двери указанного контейнера. Открыв двери контейнера, незаконно проникли внутрь, откуда тайно похитили бытовую технику, являющуюся собственностью ООО «ВЛ Лоджистик». Всего изъято имущества на сумму 53 840 руб.³

Важной составной частью характеристики преступников являются сведения об их образовательном уровне. Чем выше образовательный уровень индивида,

¹ Сведения ИЦ ВС ЛУ МВД России на транспорте.

² Дубовой И. П. Преступность на железнодорожном транспорте (криминологический анализ). М., 2006. 46 с.

³ Уголовное дело № 21069 // Архив Шелех. гор. суда Иркут. обл. за 2016 г.

тем меньше вероятность развития у него антиобщественных взглядов, навыков и преступного поведения¹. Сходная тенденция наблюдается в отношении лиц, совершающих грузовые кражи из подвижного состава на железнодорожном транспорте. Так, наше исследование показало, что 9,2 % указанного контингента имели только начальное образование. Подавляющее большинство преступников имеют среднее образование – 71,8 %; среднее специальное – 10,5; неоконченное высшее образование – 4,7; высшее образование имели 3,8 %. Из представленных данных следует, что преступникам, похищающим железнодорожные грузы, свойственен довольно низкий образовательный уровень ввиду занимаемой должности на объектах инфраструктуры железной дороги.

По профессиональной деятельности сотрудников железнодорожного транспорта, совершающих кражи грузов из подвижного состава, данные распределились следующим образом: работники пунктов технического и коммерческого осмотра (ПТО) – 35,3; мастера пути – 17,5; сотрудники локомотивной бригады – 16,8; работники службы движения поездов – 13,1; стрелки СПВО – 6,2; иные работники железнодорожного транспорта – 1,9 %.

Данная категория расхитителей, как правило, совершает кражи грузов на приемно-отправительных и сортировочных станциях во время технического осмотра и обработки подвижного железнодорожного состава. Для грузчиков, удельный вес которых составил 15 %, и приемосдатчиков (12,9 %) характерным местом совершения преступления является контейнерная площадка, грузовой двор, для поездных бригад (машинистов и их помощников) (5 %) – промежуточные железнодорожные станции, перегоны, разъезды.

Большинство несовершеннолетних преступников по своему образовательному уровню отстают от своих сверстников. У молодых людей, совершающих преступления, нередко отсутствуют планы на будущее, стремление получить образование или профессию, отмечается потеря интереса к учебе, при этом по мере ослабления социальной мотивации обучения подросток все более

¹ Казакова Ю. К вопросу о личности преступника, совершающего корыстно-насильственные преступления при оказании услуг по перевозке пассажиров // Рос. следователь. 2007. № 7. С. 29.

норовит к бесцельному, беспорядочному проведению свободного времени, что зачастую связано с возникновением затруднений усвоения знаний в процессе обучения и нарушением норм поведения¹.

Что касается семейного положения лиц, совершающих кражи грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта, то исследование показало, что 57 % лиц на момент совершения кражи не имели собственной семьи. Данный факт можно объяснить возрастными критериями: большинство лиц, совершающих кражи грузов, – лица в возрасте от 18 до 30 лет, значительная часть из них не успела вступить в брак.

В характеристике личности несовершеннолетнего преступника достаточно часто отмечается факт воспитания в неполной семье, хотя он и не играет определяющей роли. Для молодых преступников типично нахождение в таких семьях, возможности которых в воспитании детей ограничены или которые сами оказывают на них отрицательное влияние.

Специфическим также является то обстоятельство, что большинство преступников, посягающих на грузы, проживали в непосредственной близости от железной дороги, то есть от того места, где совершали кражи грузов (80 %). Всего 20 % расхитителей проживали вдали от железной дороги, в городах и сельской местности.

Преступники, как правило, стремятся сразу вынести груз с места хищения, причем в большей степени это характерно для лиц, проживающих в населенных пунктах, примыкающих к транспортным объектам.

Во многих регионах страны железная дорога является чуть ли не единственным источником существования для лиц с низким уровнем дохода либо без постоянного места работы². В регионах Восточной Сибири, Забайкальского края, Дальневосточного федерального округа жители деревень и поселков, расположенных вблизи железной дороги, весьма часто совершают кражи грузов

¹ Прозументов Л. М. Проблемы раннего предупреждения правонарушений несовершеннолетних // Сиб. юрид. вестн. 2004. № 1. С. 33–38.

² Фокин О. г. Криминологические меры противодействия преступлениям против собственности, совершаемым на объектах железнодорожного транспорта дис. ... канд. юрид. наук. М., 2006. С. 29.

из подвижного состава. Данный факт, безусловно, необходимо учитывать при выявлении лиц, совершивших кражи грузов, и проведении профилактической работы по данной категории преступлений.

Характеризуя личность преступника, целесообразно выделить две основные группы, каждой из которых присущи некоторые криминологические особенности:

- 1) работники железнодорожного комплекса;
- 2) лица, не работающие на предприятиях железнодорожного транспорта.

Причем большая часть рассматриваемых преступлений совершается именно работниками транспорта – 70,5 %, поскольку 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 %) грузовых краж приходится на лиц, не имеющих отношение к инфраструктуре железнодорожного комплекса.

Свободный доступ к подвижному составу и грузу обуславливает то обстоятельство, что сотрудники железнодорожного транспорта совершают преступления, в частности кражи грузов, в основном в ходе выполнения ими своих профессиональных или служебных обязанностей, практически в любое время суток. Для данной категории преступников обычно процесс предварительной подготовки не характерен, они используют все возможные благоприятные условия для совершения кражи груза: например, во время технического или коммерческого осмотра подвижного состава или во время выполнения погрузочно-разгрузочных работ. Наряду с этим указанным лицам нет необходимости производить специальные действия для подготовки к преступлению, достаточно выбрать наиболее подходящее время и безопасное место.

Работники подразделений железнодорожного комплекса весьма часто обращают различные возникшие коммерческие браки, например такие как неисправности и дефекты кузова подвижного состава, незакрытые боковые люки, зазоры и неплотности в кузове вагона, просветы в дверных проемах, в свою пользу.

Отличительным признаком краж грузов сотрудниками железнодорожного транспорта является то обстоятельство, что им свойственно скрывать следы преступления для затруднения в установлении места преступления. С этой целью применяются различные способы и приемы, вплоть до наложения нового запорно-пломбировочного устройства.

Анализ следственной практики позволяет сделать вывод о том, что после совершения кражи расхитители из числа работников транспорта с учетом конкретной обстановки прячут похищенный груз в местах, непосредственно примыкающих к месту их работы (в кустах, зарослях), а также в служебных помещениях, порожних подвижных составах.

В ходе анализа судебной практики нами установлено, что подавляющее большинство преступников из числа работников железнодорожного транспорта оказались ранее не судимыми (78 %). Но в то же время каждый пятый ранее неоднократно совершал кражи грузов и привлекался к уголовной ответственности. Ранее судимыми один раз за совершение кражи были 11,5 % расхитителей, два раза – 8,5, три и более – 2.

Весьма значительным оказалось количество лиц, совершивших многоэпизодные кражи грузов, когда посягательства на них длительное время оставались нераскрытыми, а лица, их совершавшие, продолжали безнаказанно похищать перевозимые товарно-материальные ценности.

На основании изучения уголовных дел и иных материалов можно сделать вывод, что работники подразделений железнодорожного комплекса совершают кражи грузов преимущественно в составе группы. Преступные группы образуются между расхитителями обычно в одной смене. Характерным является тот факт, что, получив определенный преступный опыт в групповых кражах, впоследствии многие при наличии благоприятной ситуации похищают грузы самостоятельно¹.

¹ Матыцин А. В. Борьба с кражами грузов на объектах железнодорожного транспорта: Лекция. Хабаровск, 1993.

Так, ремонтник вагонного депо ст. Иркутск-Сортировочный ВСЖД И., действуя совместно по предварительному сговору с осмотрщиком вагонов Г. ст. Иркутск-Сортировочный ВСЖД в ночное время суток во время технического осмотра вагона, находящегося на железнодорожной платформе в составе грузового поезда на ст. Иркутск-Сортировочный ВСЖД, тайно путем проникновения через неплотно закрытые боковые двери вагона похитили 56 листов профнастила на сумму 36 600 руб., принадлежащих ООО «Сибэнергострой»¹.

Кроме того, необходимо отметить, что большая часть преступников из числа работников железнодорожного транспорта имеет непродолжительный стаж работы на объектах транспорта – от 1 месяца до 5 лет.

В меньшей степени кражи грузов (29,5 %) совершаются лицами, не работающими на объектах железнодорожного транспорта. Среди них высока доля преступников, не работающих и не имеющих постоянных источников доходов, – 25,7 %; работники сельскохозяйственной сферы составляют 18,8; работники муниципальных предприятий – 17,5; строители – 15,9; учащиеся – 10; работники торговли – 8,5; водители – 2,5; работники индивидуальных предприятий – 1,1 %.

Так, в октябре 2013 г., находясь в Ингодинском районе г. Читы, С. договорился с ранее знакомым В. совместно совершить кражу чужого имущества из подвижного состава, тем самым вступив с ним в предварительный преступный сговор. С. и В. прибыли на железнодорожную станцию Забайкальской железной дороги, расположенную на территории Ингодинского района г. Читы. Увидев остановившийся на третьем пути Забайкальской железной дороги грузовой поезд, в составе которого находились платформы с контейнерами, С. и В. проникли в находящийся на железнодорожной платформе контейнер. Реализуя свой преступный умысел, С. и В. перекусили с помощью рычажных ножниц бечеву запорно-пломбировочного устройства, открыли двери, незаконно проникли в указанный контейнер, откуда тайно похитили четыре пылесоса, причинив ОАО «И» материальный ущерб на

¹ Уголовное дело № 720101 // Архив Ленин. район. суда г. Иркутска за 2012 г.

общую сумму 25 000 руб.¹

Если среди сотрудников железнодорожного транспорта подавляющее большинство лиц, совершивших кражи грузов из подвижного состава, оказалось ранее не судимыми (78 %), то лица, посторонние для транспорта, напротив, преимущественно уже имели судимость, причем за аналогичные преступления: ранее судимыми два раза за совершение краж были 60 % расхитителей, три раза – 25,5; четыре раза – 8,7; более пяти раз – 5,8 %.

Следует отметить, что ранее судимые похитители грузов из подвижного состава, не относящиеся сотрудникам железнодорожного транспорта, предпочитают совершать кражи самостоятельно, а если даже и избирают групповой способ, то подыскивают обычно соучастников из числа ранее судимых.

Как указывалось ранее, предметами краж из подвижного состава являются разнообразные товары, но, проанализировав материалы уголовных дел, можно проследить определенную взаимосвязь между категорией преступников, совершающих кражи грузов, и похищаемым имуществом. Так, преступники из числа работников железнодорожного транспорта (грузчики, приемосдатчики) чаще всего похищают различного рода негабаритную бытовую технику, продовольственные товары, мелкие запасные части к автотранспорту, вынос и изъятие которых незаметен для окружающих.

Помимо этого, для данной категории преступников типичным является и то обстоятельство, что, кроме товарно-материальных ценностей, довольно часто ими совершаются кражи металлов на объектах транспорта с целью последующего сбыта в пункты приема металлолома.

Лица без определенного места жительства, безработные, ведущие асоциальный образ жизни, чаще всего похищают продукты питания, одежду, обувь, алкогольную и табачную продукцию. Подросткам также свойственны кражи винно-водочной продукции, однако зачастую воруют самые разнообразные предметы, которые можно легко вынести.

По социально-ролевому типу лица, совершающие кражи грузов из

¹ Уголовное дело № 1–2162013 // Архив Ингодин. район. суда г. Чита за 2013 г.

подвижного состава, в большей степени характеризуются нарушением социальных связей. Образ жизни рассматриваемых преступников проявляется, как правило, в неблагоприятных формах времяпрепровождения, очевидно отстранение от трудовых коллективов. Так, многие преступники из числа работников железнодорожного комплекса трудились грузчиками, приемосдатчиками, осмотрщиками-ремонтниками вагонов, к деятельности которых в меньшей степени выдвигаются строгие требования дисциплины, распорядка дня, они меньше контролируются руководством. Кроме того, судя по анкетным данным, стаж работы указанной категории лиц в большинстве случаев не превышал 1 года, и более чем у 38 % таких работников имелись дисциплинарные взыскания за неоднократные прогулы и распитие спиртных напитков в рабочее время.

Проведенное исследование дает основание говорить о наличии стойкой антиобщественной ориентации личности преобладающей части тех, кто совершает грузовые кражи из подвижного состава железнодорожного транспорта. Данная категория лиц характеризуется адаптацией к преступному поведению, готовностью к нему.

Характеризуя нравственно-психологическую сторону личности преступника, его можно определить как лицо, имеющее сравнительно низкий общеобразовательный уровень, узкий круг интересов, проявляющее пренебрежительное отношение к труду. В поведении таких преступников четко выражен асоциальный образ жизни, склонность к употреблению алкогольных напитков и наркотических веществ, равнодушие к общественным интересам, корысть, меркантильность. Это подтверждается, например, тем, что более 30 % преступников, совершающих кражи грузов, злоупотребляли спиртными напитками в быту и на работе. Из числа привлеченных к ответственности 38 % лиц находились в момент совершения преступления в состоянии алкогольного опьянения. Практически половина из всех осужденных имели отрицательную характеристику по месту работы и месту жительства.

Сказанное выше приводит к выводу, что лица, совершающие преступления,

по совокупности приведенных характеристик достоверно отличаются от правопослушных граждан.

Настоящее исследование показало, что у преступников, совершивших кражи грузов на объектах железнодорожного транспорта, преобладали потребности в приобретении товарно-материальных ценностей, продуктов питания, одежды, спиртных напитков и др. Однако более подробно нравственно-психологические характеристики будут рассмотрены при изучении типологии преступников.

Исследование личностных характеристик преступников позволяет говорить об определенном типе личности, имеющем некоторые отличия от других. Криминологами давно признано, что типология фиксирует не просто то, что встречается наиболее часто, а закономерности, существенные характеристики личностного развития¹.

Для характеристики типов преступников в данном исследовании взята типология личности А. И. Долговой, согласно которой можно привести характеристики выделяемых типов применительно к лицам, совершающим кражи грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта.

Преступников, совершающих кражи грузов, можно подразделить на последовательно криминогенных, ситуативно криминогенных и ситуативных.

Наибольшую общественную опасность представляют лица, относящиеся к последовательно криминогенному типу преступников (17,1 %), так как совершаемые ими преступления носят более квалифицированный характер. Кражи грузов такими лицами отмечаются систематически. Как правило, ситуация совершения преступления создается самими лицами данного типа. Более того, для них характерно формирование устойчивых групп, совершающих грузовые кражи из подвижного состава, поскольку длительное, постоянное совершение краж из вагонов и контейнеров в процессе, например, погрузочно-разгрузочных работ требует создания каких-либо тайников для хранения похищенных материальных

¹ Репецкая А. Л., Рыбальская В. Я. Криминология: Общая часть учеб. пособие. Иркутск, 1999. 240 с.

ценностей на территории железнодорожной станции, подыскания способов вывоза похищенного, а также дальнейшей реализации.

Состав участников, специализирующихся на кражах грузов, чаще всего бывает постоянным, так как собирается на основе тесной субъективной связи. Такие лица большей частью нигде не работали или являлись работниками предприятий железнодорожного транспорта на момент совершения преступления либо ранее. К кражам они заранее подготавливались, выбирая места, средства и приспособления для их совершения. Указанные лица имеют высокую степень криминогенной «зараженности», с легкостью совершают преступления¹. В процессе совершения кражи похищают те предметы и ценности, которые пользуются наибольшим спросом, чтобы в дальнейшем легче было их реализовывать. Все это говорит о подготовленности и широте их преступных действий.

Обычно у преступников такого типа преобладают корыстные интересы, поэтому мотивами совершения ими преступлений является желание получать доходы «легким путем», в связи с отсутствием работы (33%), оказание материальной помощи близким (20%).

В ходе опросов они заявляли, что в содеянном не раскаиваются и впоследствии допускают для себя повторное совершение краж.

Большая часть краж грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта совершается лицами, относящимися к ситуативно криминогенной группе преступников, доля которых составила 32,1 %. Лица данного типа, как правило, не проводят заранее подготовку к совершению преступления, то есть время, место, способ кражи выбираются непосредственно перед ее совершением, в редких случаях кражи грузов сопровождаются подготовкой (подбором орудий для взлома контейнеров, изучением объекта кражи, способов сокрытия и реализации похищенных материальных ценностей). К преступлению такое лицо приводит наличие имеющихся у него отрицательных характеристик при

¹ Варыгин А. Н. Кражи грузов, совершаемые на железнодорожном транспорте, и их предупреждение (криминологические проблемы) дис. ... канд. юрид. наук. М., 1995. 131 С.

взаимодействии с неблагоприятными особенностями его микросреды. Лица данного типа в ходе допросов на предварительном следствии указывали, что совершали кражи грузов, когда предоставлялась такая возможность.

Чаще всего данная категория лиц – из числа действующих сотрудников железнодорожного транспорта, реже встречаются представители клиентских организаций или безработные. Если преступники относились к работникам железнодорожного транспорта, то обычно совершали кражи во время рабочей смены и в темное время суток (с 19 до 4 часов утра), когда территории станций и участков перегонов просматриваются слабо, что позволяет легче проникнуть к месту нахождения груза. Преимущественно это были работники контейнерных площадок и коммерческих служб, сотрудники локомотивного депо.

Для лиц ситуативно криминогенного типа характерно нарушение моральных норм, низкий образовательный и культурный уровень. Это также подтверждается тем, что на момент совершения кражи груза 38 % рассматриваемых лиц находились в состоянии алкогольного опьянения. Кроме того, неоднократно были замечены в употреблении спиртных напитков как в рабочее время, так и в быту. Почти половина из них отрицательно характеризовались по месту жительства и работы. Мотивами совершения краж грузов являлись желание поправить свое затруднительное материальное положение (38%), а также приобрести спиртные напитки (27%).

Значительная же часть грузовых краж совершается лицами ситуативного типа (50,8 %). Преступления, как правило, совершаются ими под определенным влиянием ситуации. Так, у ситуативных преступников умысел на совершение кражи возникает в большей степени «ситуативно», спонтанно и первоначально не носит криминогенного характера. Зачастую данный тип личности формируется в противоречивой среде – отрицательные явления в трудовом коллективе (малоэффективная организация производства, текучесть кадров, пьянство, прогулы и др.); недостатки в сфере проведения досуга (отрицательное влияние маргинальных групп, ориентация ближайшего окружения на антиобщественные «образцы» поведения). Таким образом, попадая в криминальную ситуацию, идет

на совершение кражи груза. Преступление обычно совершается под влиянием какой-либо ситуации. Совершение кражи груза, перемещение и сокрытие похищенных материальных ценностей в данной ситуации происходит стихийно, в ходе преступных действий. Ситуационные преступники совершают обычно одну, реже две кражи.

Лица данного типа могли совершать преступления, как в одиночку, так и в составе группы. Однако группы после совершения кражи чаще всего распадаются. Это объясняется тем, что степень сплоченности между ее участниками крайне слаба.

Мотивами совершения краж для указанной категории расхитителей, в первую очередь, служат стремление поправить свое материальное положение, вызванное, например, потерей работы (26%), невозможность прокормить семью (13%), бытовые нужды (4%).

В большей степени преступники указанной группы характеризуются достаточно положительно. В содеянном они, как правило, раскаиваются, вину признают полностью.

Подводя итог вышесказанному, заметим, что при разработке профилактических мер, направленных на предотвращение преступных посягательств на грузы, перевозимые подвижным составом, особое внимание следует уделять лицам ситуативно криминогенного и ситуативного типов, так как ими совершается основная масса преступлений.

Итак, проведенный анализ показал, что при совершении краж грузов из подвижного состава преступникам присущ корыстный мотив.

Детальное и последовательное непрерывное изучение личности преступника необходимо для систематического выявления и оценки его черт характера, интересов, стремлений. Совокупность самых разнообразных сведений о личности преступника – это своего рода информационная база в борьбе с преступными посягательствами на грузы. В то же время подобное возможно именно за счет акцентирования используемых средств предупреждения

преступлений на особенностях личности преступника как основного объекта воздействия¹.

В завершение параграфа сформулируем следующие выводы:

1. Преступник, совершающий кражи грузов, – 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.

2. Основная масса лиц, совершающих грузовые кражи на железнодорожном транспорте, – мужчины (95,8 %) в возрасте от 18 до 30 лет (59 %), со средним образованием (71,8 %), не вступившие в брак (57 %), проживающие вблизи железнодорожных объектов (80 %). Среди несовершеннолетних преступников лиц женского пола не выявлено.

3. Большая часть лиц, причастных к совершению исследуемых преступлений, являются или являлись работниками железнодорожного транспорта (70,5 %).

4. Для преступников, являющихся сотрудниками железнодорожных предприятий, характерно объединение в группы, преступления зачастую являются многоэпизодными.

5. Лица, не являющиеся сотрудниками предприятий железнодорожного комплекса, крайне редко совершают кражи нефтепродуктов ввиду отсутствия знаний о способах совершения подобного рода краж.

6. Лиц, совершающих кражи грузов, можно разделить по следующим преступным типам: а) ситуативный (50,8 %); б) ситуативно криминогенный (32,1 %); в) последовательно криминогенный (17,1 %).

¹ Бавсун М. В. Влияние объекта уголовно-правового воздействия на средства его реализации // Вестн. Ом. юрид. акад. 2013. № 1 (20). С. 74–77.

§ 3. Факторы, детерминирующие совершение краж грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта

Проблема детерминации преступности в целом и отдельных ее видов – одна из главных в науке криминологии, имеет как теоретическое, так и практическое значение. В наши дни она становится все более актуальной, чем когда-либо, ввиду того что порождается наиболее острыми деформациями экономического и социального развития, достигающими степени социальных конфликтов¹.

Одни исследователи выделяют причины и условия преступного поведения², другие же описывают детерминанты преступного поведения с помощью факторов, разделяя их на уровни³.

Применительно к настоящему исследованию криминологически важным критерием при изучении борьбы с кражами грузов, совершаемыми из подвижного состава железнодорожного транспорта, а также методов их предупреждения является определение факторов, их детерминирующих.

При рассмотрении детерминант совершения краж грузов наиболее уместным представляется использование факторов, которые можно разделить на четыре конкретные группы:

- социально-экономического характера;
- правового характера;
- организационно-управленческого характера;
- технического характера.

¹ Номоконов В. А. Причины преступности в современной России: проблема обостряется // Всерос. криминол. журн. 2017. Т. 11, № 2. С. 247–257.

² Криминология учебник / под ред. В. В. Орехова. М., 1992. С. 108–109; Кузнецова Н. Ф. Избранные труды. СПб., 2003. С. 786–791.

³ Верещагин Д. В. Уголовно-правовые и криминологические аспекты борьбы с мошенничеством: дис. ... канд. юрид. наук. М., 2000. С. 102; Ким Е. Р. Криминологическая характеристика и предупреждение краж и угонов автомобилей и иных транспортных средств автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Иркутск, 2006. С. 13–16; Кадников Ф. Н. Криминологическая характеристика и предупреждение преступлений, связанных с торговлей людьми автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2007. С. 21–23; Казакова Ю. С. Криминологическая характеристика и предупреждение преступлений в сфере оказания автотранспортных услуг автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Иркутск, 2007. С. 15.

Изучая кражи грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта, следует акцентировать внимание в первую очередь на факторах социально-экономического характера, которые способствуют формированию у определенных категорий лиц мотиваций к совершению данного вида преступлений.

Сильным экономическим катализатором развития преступности в России стала приватизация, которая по своему характеру, темпам и направленности носила явно криминогенный характер¹.

На инфраструктуру железнодорожного комплекса прежде всего негативное влияние оказало поэтапное структурное реформирование данной отрасли, в процессе которого произошли изменения функционального распределения и ликвидация объектов железнодорожного транспорта².

В большей степени результаты проведенной реформы отразились на аппарате государственного регулирования и хозяйственного управления объектами транспорта, что выразилось в образовании дочерних и зависимых обществ ОАО «РЖД». В связи с чем были созданы достаточные условия для развития конкурентного рынка в области железнодорожных грузовых перевозок, т. е. доведения доли частного грузового подвижного состава до 100 %.

Реформа в немалой степени поспособствовала приватизации имущества железнодорожного транспорта созданными в это время частными транспортными компаниями-операторами, осуществляющими перевозки грузов (на территории исследуемого участка Транссиба такими компаниями являются «ЖелдорАльянс», «ЖелдорЭкспресс», «Забайкалье», «Дальневосточный Феникс»). Таким образом, была развита конкуренция на рынке грузоперевозок, большая часть парка грузовых вагонов (80 % и более) передана в частную собственность.

В связи с этим сложилась ситуация, при которой увеличилось время простоя грузовых вагонов под погрузкой/выгрузкой. В первую очередь это

¹ В. А. Номоконов Причины преступности в современной России: проблема обостряется // Всерос. криминол. журн. 2017. Т. 11, № 2. С. 247–257.

² Постановление Правительства РФ от 18 мая 2001 года №384 «О программе структурной реформы на железнодорожном транспорте». URL: <http://docs.cntd.ru> (дата обращения: 06.08.2017).

связано с неэффективной логистикой перевозок со стороны грузоотправителей и грузополучателей (отсутствие долгосрочных контрактов с компаниями-операторами подвижного состава и, как следствие, отсутствие долгосрочного планирования, снижение уровня маршрутизации отправок). Длительные же простои подвижного состава на железнодорожных перегонах создают благоприятные возможности для совершения краж перевозимого имущества.

Кроме того, к отрицательным факторам, влияющим на высокий уровень исследуемого вида преступлений, относится и то, что российские перевозчики в большинстве своем перестали обновлять грузовой подвижной парк в связи с дороговизной заемных средств, падением объема перевозок и сокращением их маржинальности.

Согласно данным сводок, порожний пробег подвижного состава ранее составлял примерно от 10 до 15 %. Сегодня, так как подвижной состав находится в частных руках и его собственник выбирает, выгодно ему везти этот груз в этом направлении или невыгодно, порожний пробег доходит до 50 %¹. Это значит, что тот подвижной состав, который используется в настоящее время компаниями-операторами, как правило, находится в неисправном состоянии, имеются производственные браки, отсутствует литье для проведения капитального ремонта. Использование устаревшего парка подвижного состава приводит к краже при перевозке груза.

Такие «пробелы» в функционировании железнодорожного транспорта осложняют криминогенную ситуацию в сфере грузоперевозок.

Также в ходе реформы произошло некоторое преобразование сортировочных железнодорожных станций в промежуточные. На сортировочной станции производится ремонт и техническое обслуживание, коммерческий осмотр подвижного состава с устранением выявленных неисправностей, осуществляется сортировка грузов, погрузка и выгрузка перевозимых товаров. После перехода станций в класс промежуточных они сохранили за собой исключительно функции

¹ Хусаинов Ф. И. Экономическая статистика железнодорожного транспорта. Очерки. М., 2016. 100 с.

по погрузке/выгрузке перевозимых товарно-материальных ценностей, выполнению работ по отправлению и пропуску грузовых поездов, осуществлению маневровых работ. Подобного рода тенденция повлекла сокращение рабочих мест (локомотивных бригад, слесарей, осмотрщиков и ремонтников поездов и др.).

Негативное влияние на транспортный железнодорожный комплекс в целом оказывают экономические явления, происходящие в последнее время в стране. Прежде всего деформации экономического характера вызваны нарушением устоявшегося экономического состояния, в результате которого происходит снижение финансовых показателей и общего состояния экономики.

Существенными факторами, способствующими крахам грузов (аналогичная тенденция характера и для иных преступлений корыстной направленности), являются: спад производства, массовый рост безработицы, при которой часть экономически активного населения остается незанятой, снижение равновесия в финансовых сферах, снижение платежеспособности населения.

Кризисные явления в экономике последнего десятилетия наиболее остро отразились на жизнедеятельности районных центров России. Не стали таким исключением и железнодорожные предприятия исследуемых участков. Отсутствие необходимой законодательной базы реформ, существенные пробелы в правовой регламентации общественных отношений привели к тому, что на предприятиях железнодорожного комплекса массово проводятся сокращения численности штата, на улице оказываются ставшие ненужными работники, а в условиях какого-нибудь провинциального городка или поселка потеря даже 20 рабочих мест – уже проблема.

Так, только в 2015 г. на железнодорожных предприятиях Тынды Дальневосточной железной дороги было уволено порядка 400 человек. В 2016 г. сокращения оказались гораздо масштабнее и затронули в три раза больше работников (более чем на 100 %).

На Забайкальской железной дороге в 2015 г. было сокращено порядка 790 человек. Большое количество лишившихся работы сотрудников

железнодорожных предприятий – предпенсионного возраста, после 20–30-летнего стажа работы они оказываются невостребованными на рынке труда.

Кроме того, в последнее время в организациях железнодорожного комплекса усилилась тенденция к применению режима сокращенного рабочего дня и отпусков без сохранения заработной платы. Данные меры направлены на снижение заработной платы работников практически всех специальностей.

Рост безработицы, как правило, приводит к росту числа преступлений, которые люди совершают, чтобы получить необходимые блага, поскольку, перестав работать, человек не может перестать потреблять, и ему по-прежнему необходимо кормить себя и свою семью.

В железнодорожной транспортной отрасли с 2012 по 2016 г. наблюдается значительное снижение объемов грузоперевозок. В первую очередь это связано с вводимыми санкциями (ключевыми тенденциями, определяющими развитие рынка грузоперевозок в России в условиях санкций, стали снижение объемов импорта товаров из ЕС в Россию, в зависимости от категорий товаров падение импорта из ЕС составило в среднем 20–40 %) ¹, ростом налогов, а также возросшими тарифами (в начале 2016 г. на все перевозки ОАО «РЖД» тарифы поднялись на 10 %) и, как следствие, к падению объемов внешней торговли и потребительского спроса.

На исследуемом участке Транссиба объем грузовых перевозок с 2013 по 2016 г. сократился на 12,5 %. Отдельные предприятия, деятельность которых тесно сопряжена с транспортировкой, и вовсе предпочли сократить выпуск продукции, особенно на фоне снижения спроса на неё со стороны Китая. Так, несмотря на рост физических объемов экспорта, упал объем железнодорожных перевозок нефти и нефтепродуктов (-2 %), строительных грузов (-7,3 %), цемента (-20 %), лома черных металлов (-11 %) ². В этой связи большинство предприятий,

¹ Санкции, эмбарго, влияние на рынок транспортной логистики и перевозок [Электронный ресурс]. URL: <https://com-stil.com> (дата обращения: 20.12.2017).

² Обзор рынка грузоперевозок – статистика и тенденции [Электронный ресурс]. URL: <http://провед.рф>. (дата обращения: 20.12.2017).

связанных с перевозками грузов железнодорожным транспортом, оказались в затруднительном финансовом положении¹.

Таким образом, проведенное реформирование в области железнодорожного транспорта, а также влияние санкций на экономику России привнесли негативные последствия², которые способствуют совершению краж грузов из подвижного состава.

Говоря о факторах правового характера, нельзя обойти стороной Федеральный закон «О транспортной безопасности»³, принятый 09 февраля 2007 г., основной целью и задачей которого является обеспечение устойчивого и безопасного функционирования транспортного комплекса. Последние изменения в федеральный закон были внесены в декабре 2016 г.

Без сомнения, данный закон направлен на совершенствование нормативного правового регулирования вопросов, связанных с обеспечением транспортной безопасности. Однако до сих пор существуют принципиальные вопросы, требующие разрешения. Действующая редакция закона указывает цели и задачи, а также принципы обеспечения транспортной безопасности, при этом элементы системы, с помощью которых устанавливается обеспечение транспортной безопасности, в законе четко не прописаны. Кроме этого, правовой статус лиц, осуществляющих охрану и сопровождение грузовых поездов, не конкретизирован. Также закон «недостаточно четко определил понятие «подразделения транспортной безопасности». Оно обозначено как осуществляющие защиту объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства (в том числе на основании договора с субъектом транспортной инфраструктуры) подразделения ведомственной охраны федеральных органов исполнительной власти в области

¹ Кудрявцев В. Н. Причины преступности в России: криминологический анализ. М., 2006. С. 58. Валиулин Т. С., 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 Междунар. межведомств. науч.-практ. конф., Москва, 22 сент. 2006 г. / ВНИИ МВД России. М., 2007. С. 10–11.

² Кокоева З. В. Влияние санкций на экономику Российской Федерации // Мол. ученый. 2015. № 23. С. 568–570. URL: <https://moluch.ru/archive/103/24013/> (дата обращения: 06.12.2017).

³ Федеральный закон «О транспортной безопасности» от 09.02.2007 № 16-ФЗ (с изм. и доп. от 16.12.2016) // КонсультантПлюс [Электронный ресурс] справочная правовая система

транспорта и (или) аккредитованные для этой цели в установленном порядке юридические лица (п. 7.1 ст. 1 Федерального закона № 16-ФЗ). Однако из определения статьи не совсем понятно, о каких именно юридических лицах идет речь, можно ли к ним отнести частные охранные организации, подразделения вневедомственной охраны.

Некоторые вопросы возникают и с понятием «силы обеспечения транспортной безопасности» (п. 7.2 ст. 1 Федерального закона № 16-ФЗ), которые трактуются как лица, ответственные за обеспечение транспортной безопасности в субъекте транспортной инфраструктуры, на объекте транспортной инфраструктуры, транспортном средстве, включая персонал субъекта транспортной инфраструктуры или подразделения транспортной безопасности, непосредственно связанный с обеспечением транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры или транспортных средств.

В законе сформулированы принципы обеспечения транспортной безопасности. Вместе с тем элементы системы, посредством которых осуществляется обеспечение транспортной безопасности, четко не названы. Закон содержит лишь отдельную статью (12.3), посвященную досмотру, наблюдению и собеседованию, в то время как подзаконные нормативные правовые акты (прежде всего Требования по обеспечению техники безопасности) называют данные элементы и предписывают их реализацию. В первую очередь, это касается обеспечения пропускного и внутриобъектового режимов, охраны транспортных средств, управления техническими средствами обеспечения транспортной безопасности.

Указанные моменты приводят к противоречиям внутри настоящего закона и вносят некоторую неопределенность в содержание данных понятий. Кроме того, в перечень объектов транспортной инфраструктуры до настоящего времени не включен подвижной железнодорожный состав.

К недостаткам правового обеспечения следует отнести то обстоятельство, что в настоящее время отсутствуют ведомственные нормативные правовые акты, четко регламентирующие порядок взаимодействия линейных управлений, отделов

(отделений) МВД России на железнодорожном транспорте и Министерства транспорта РФ, т. е. организаций и предприятий инфраструктуры железнодорожного транспорта и подвижного состава, а также смежных с ними предприятий, по защите перевозимого имущества от актов незаконного вмешательства.

При изучении факторов, способствующих реализации краж грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта, более тщательному анализу должны, на наш взгляд, быть подвергнуты специфические факторы, характерные для данного вида преступлений, которые необходимо разделить на две основные группы организационно-управленческого и технического характера:

- 1) недостатки и различные нарушения в деятельности предприятий железнодорожного комплекса;
- 2) недостатки в деятельности правоохранительных органов внутренних дел на железнодорожном транспорте.

Факторы, детерминирующие кражи грузов, в достаточной степени являются специфическими. Перевозка грузов – весьма сложный процесс, включающий в себя комплекс экономических и технических мероприятий, который возникает между субъектами перевозочного процесса¹.

К таким факторам организационно-управленческого характера, обусловленным спецификой грузоперевозок, следует отнести:

1. Отсутствие на определенном этапе перевозки (от станции погрузки до станции назначения) конкретного лица, отвечающего за сохранность груза. Исключение составляют специальные вагоны и контейнеры, которые подлежат обязательному сопровождению (например, железнодорожные платформы с опасными грузами, военной техникой, драгоценными металлами и др.)².

¹Ионов А. Н. Уголовно-правовая и криминологическая характеристика краж, совершаемых на железнодорожном транспорте (по материалам Уральского федерального округа) дис. ... канд. юрид. наук. Тюмень, 2010. С. 195.

²Об утверждении Правил перевозок железнодорожным транспортом грузов с сопровождением и охраной грузоотправителей, грузополучателей и перечней грузов, требующих обязательного сопровождения и охраны приказ МПС РФ от 18.06.2003 № 38 // Гарант [Электронный ресурс] справочная правовая система.

Сокращение численности военизированной охраны (СПВО), неоднократные попытки частично либо полностью ликвидировать систему ведомственной охраны не компенсируются внедрением современных и надежных технических средств охраны груза.

Изученная судебно-следственная практика показывает, что 17,5 % лиц, задержанных за совершение кражи груза, пояснили, что совершали кражи товарно-материальных ценностей из подвижного состава из-за отсутствия охраны и неэффективной организации работы на объектах транспорта в области обеспечения сохранности перевозимых грузов.

Невозможность полной или даже частичной охраны подвижного состава в местах временных стоянок, на промежуточных станциях, в процессе передвижения обуславливает возможность сравнительно легкого доступа к грузу: 38 % опрошенных автором в ходе исследования сотрудников органов внутренних дел на транспорте на вопрос о том, что, по их мнению, в большей степени облегчает совершение краж грузов, ответили – «недостаточная охрана груза»; 22 % – «свободный доступ к грузу в связи с исполнением служебных обязанностей»; 21 % – «знание специфики работы подвижного состава железнодорожного транспорта, правил перевозки (разгрузки/перегрузки) грузов»; 10 % – «технические дефекты вагонов, контейнеров и запорно-пломбировочных устройств»; 9 % – «советы лиц, причастных ранее к совершению краж грузов».

Нельзя оставить без внимания такие нарушения несения службы сотрудниками СПВО, как сон во время несения службы, оставление постов, употребление спиртных напитков в рабочее время. Указанные нарушения в служебной деятельности стрелков СПВО также способствуют совершению краж грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта.

В настоящее время практически не сопровождаются, а соответственно, не охраняются перевозимые автомобили, тракторы, моторизированные машины и др. в связи с тем, что железная дорога практически не несет ответственности за сохранность перевозимого груза. Случаи разукomплектования различного рода техники достаточно часты, хотя перевозка техники и многих других грузов

требует обязательного постоянного сопровождения грузоотправителями, грузополучателями на всем пути следования от пункта загрузки до пункта выгрузки¹.

2. *Ограниченный контроль за подвижным составом на железнодорожных станциях и в пути его следования.* Как показывает практика, контроль со стороны работников предприятий железнодорожного транспорта осуществляется лишь во время прибытия состава на крупные железнодорожные станции либо при подаче его под погрузку (выгрузку). В связи с этим кражи обнаруживаются в основном в процессе технического осмотра вагона либо во время выгрузки (погрузки) груза.

В настоящее время подготовка вагонов к перевозкам грузов, их технический осмотр, производимый работниками вагонного хозяйства и работниками станции по заявке грузоотправителя, осуществляется некачественно, несвоевременно. Предъявляемые требования к техническому осмотру подаваемых под погрузку вагонов и контейнеров, в большинстве своем не соблюдаются. Контейнеры с транспортировочным грузом должны иметь кузов без каких-либо повреждений, зазоров и пробоин. Загрузочные и боковые люки должны быть в закрытом состоянии, а обнаруженные в ходе осмотра зазоры и неплотности в кузове вагона незамедлительно устраняться работниками ПТО.

Вместе с тем, как показывают результаты исследования, часто эти требования не соблюдаются из-за халатности (а в некоторых случаях и умышленно) сотрудников железнодорожного предприятия, если речь идет о погрузке грузов средствами ОАО «РЖД».

Быстрое перемещение подвижного состава на значительные расстояния в ряде случаев делает практически невозможным установление места совершения преступления, что существенно затрудняет работу по их раскрытию и расследованию. Поверхностный осмотр приемосдатчиками прибывших на станцию поездов, передача неисправных вагонов на соседние участки дорог,

¹ См.: Об утверждении Правил перевозок железнодорожным транспортом грузов с сопровождением и охраной грузоотправителей, грузополучателей и перечней грузов, требующих обязательного сопровождения и охраны приказ МПС РФ от 18.06.2003 № 38 // Гарант [Электронный ресурс] справочная правовая система.

некачественно проводимые коммерческие проверки препятствуют своевременному установлению факта посягательства, затрудняют установление места преступления.

3. Кражам грузов из подвижного состава способствуют несовершенства в воспитательной работе и подборе кадров на предприятиях железнодорожного комплекса, попустительство со стороны руководства администрации транспорта. В некоторых сменах и бригадах процветает совместное употребление спиртных напитков, совершение мелких краж. Систематическое употребление спиртных напитков требует средств на их приобретение, и поэтому, находясь на работе, сотрудники, работающие на предприятиях железнодорожного транспорта, совершают кражи перевозимых ликеро-водочных изделий или похищают иные грузы, которые впоследствии продают, и на вырученные деньги приобретают спиртное. Отсюда и значительный удельный вес работников железнодорожного транспорта, совершающих кражи грузов из подвижного состава. Довольно часто лица, которым в силу должностных обязанностей вверено перевозить, сопровождать и охранять груз, сами совершают преступления.

Администрация железнодорожно-транспортных предприятий в ряде случаев терпимо относится к работникам, нарушающим дисциплину, совершающим мелкие кражи, ограничивается личной беседой без передачи заявления в органы транспортной полиции. Таким образом, можно сделать вывод, что работа по формированию правосознания не проводится или же проводится формально, что также способствует совершению краж грузов членами таких коллективов.

Помимо этого, современные быстро меняющиеся условия труда способствуют постоянному непрерывному повышению профессиональных качеств сотрудников, их обучению. Весь технологический процесс железнодорожного транспорта сложный и трудоемкий, однако многие транспортные предприятия не имеют возможности финансировать профессиональную подготовку и переподготовку, повышать квалификацию своих

сотрудников по обеспечению безопасности эксплуатации и технического осмотра транспортных средств.

Отсутствие контроля со стороны должностных лиц за соблюдением трудовой и технологической дисциплины, низкий уровень профилактической работы в трудовых коллективах, слабое изучение деловых и личностных качеств вновь принимаемых работников, отсутствие должного взаимодействия с правоохранительными органами приводят к совершению краж грузов из подвижного состава работниками железнодорожного транспорта.

Исследуя факторы, способствующие реализации краж грузов из подвижного состава, нельзя обойти стороной недостаточно эффективную работу специализированных органов внутренних дел на транспорте по предупреждению данного вида преступления, на которых возложены правоохранительные функции по борьбе с кражами грузов, их выявлению и пресечению. Непосредственно данной категорией преступлений занимаются подразделения по борьбе с преступными посягательствами на грузы и следственные подразделения.

В рамках реализации Указа Президента РФ от 18 февраля 2010 г. № 208 вступил в силу Приказ МВД России от 5 июля 2010 г. № 480 «О некоторых вопросах подразделений и органов внутренних дел на транспорте», согласно которому образовано Главное управление на транспорте Министерства внутренних дел Российской Федерации. Вновь созданному подразделению центрального аппарата МВД России были переданы функции ликвидированных: Департамента обеспечения правопорядка на транспорте МВД России, Оперативно-разыскного бюро № 11 МВД России и Центра оперативного управления органами внутренних дел на транспорте МВД России.

В результате реформирования деятельности органов внутренних дел на транспорте приказом МВД РФ семь УВДт были преобразованы в управления на транспорте по федеральным округам, в соответствии с этим же приказом 11 УВДт были реорганизованы в линейные УВДт МВД России. При этом Восточно-Сибирское и Забайкальское линейные управления напрямую подчиняются МВД России, в то время как остальные – Управлению на транспорте МВД России по

федеральным округам. Решение оставить ВС ЛУ МВД России на транспорте и Забайкальское ЛУ МВД России на транспорте прежде всего было продиктовано тем, что в зоне их обслуживания расположены крупные транспортные железнодорожные узлы.

Таким образом, появилось территориальное деление по федеральным округам: если раньше УВДт существовали на каждой железной дороге, то в настоящее время в оперативном обслуживании территориальных органов МВД России находится по несколько железных дорог. Сложившаяся ситуация, несомненно, вызвала определенные проблемы, затруднив процесс взаимодействия с ОВД на транспорте, что в свою очередь не могло не отразиться на показателях краж, совершаемых на объектах транспорта, в том числе грузового.

В результате проведения настоящего исследования был сделан вывод о том, что большинство авторов, занимающихся проблемой краж, а также опрошенные нами респонденты указали на данный фактор как значительно влияющий на совершение грузовых краж из подвижного состава и борьбу с ними. Кроме этого, в ходе опроса сотрудников внутренних дел транспортной полиции 3 % респондентов ответили, что совершению краж грузов с подвижного состава способствует ненадлежащий уровень работы самих ОВД на транспорте. Речь идет в первую очередь об отсутствии устойчивых связей этих органов в предупреждении и профилактике исследуемых преступлений с населением, средствами массовой информации, а также государственными и частными структурами.

Исследуя факторы организационно-управленческого характера, следует подчеркнуть, что в значительной степени на уровень преступности, в том числе на объектах грузового железнодорожного транспорта, повлияло принятие в 2011 г. Федерального закона «О полиции». В ходе преобразований штат милиции, переименованной в полицию, потерял около 20 % сотрудников. В процессе сокращения численности полиции увольнению подверглись действующие сотрудники уголовного розыска, тогда как сотрудники аппарата остались в

системе. Министр внутренних дел Владимир Колокольцев¹ подтвердил, что во многих населенных пунктах, по сути, были ликвидированы органы внутренних дел. В 2013 г. в МВД России признали, что прошедшая реформа ведомства решила далеко не все проблемы, а по некоторым показателям даже усугубила ситуацию. В частности, прирост краж грузов на исследуемом участке Транссибирской магистрали с 2011 по 2013 г. составил: на ВСЖД – 36,8; ЗБЖД – 33,3; ДВЖД – 28,0 % (см. табл. 1–3).

Резюмируя сказанное, выделим основные недостатки в борьбе с преступными посягательствами на грузы правоохранительных органов внутренних дел на транспорте:

1) несвоевременная проверка установленных требований по хранению перевозимых подвижным составом материальных ценностей, исправности ограждений территорий грузовых дворов и пропускных пунктов, невыполнение должностными лицами правил обеспечения сохранности грузов во время погрузочно-разгрузочных работ;

2) крайне слабое информационное обеспечение в учебных заведениях различного уровня, расположенных в непосредственной близости железнодорожных станций, а также в коллективах организаций железнодорожного транспорта, недостаточное просвещение относительно действующих на транспорте правил и ответственности, предусмотренной за их нарушение.

Изученная практика показывает, что администрация объектов железнодорожного сектора в значительной части случаев не реагирует на представления следователей и работников транспортной прокуратуры об устранении причин и условий, способствующих кражам грузов, покрывая сотрудников, нарушающих трудовую дисциплину;

3) несвоевременное реагирование на сигналы об актах краж грузов (устные, письменные заявления граждан и организаций, должностных лиц,

¹ <http://www.vz.ru/society/2015/7/13/755925.html>. (дата обращения: 20.12.2017).

материалы уголовных дел, отказные материалы, частные определения судов, представления следователей и т. д.);

4) недостаточное использование профилактических мероприятий в сфере охраны грузов;

5) формальное отношение к сигналам о коммерческих, технических неисправностях вагона (контейнера), создающих условия для совершения кражи груза или указывающих на наличие признаков кражи груза (например, во время коммерческой выгрузки груза);

6) недостаточное использование негласного сопровождения грузовых поездов, патрулирования, выставления скрытых постов с целью предотвращения и пресечения краж перевозимых грузов.

Кроме того, исследованием выявлена низкая раскрываемость рассматриваемого вида преступлений. Опрошенные сотрудники среди причин низкой раскрываемости краж грузов из подвижного состава назвали следующие:

– несоответствующая техническая оснащённость ОВД на транспорте – автомобилями, средствами радиосвязи, оперативной, специальной и криминалистической техникой (30,2 %);

– некомплект личного состава ОВД на транспорте (21 %). Так, например, некомплект по ВСЛУ МВД России на транспорте на 2015 г. составил 69 единиц, или 3,9 %, в том числе старшего и среднего начальствующего состава – 62 единицы (6,0 %), рядового и младшего начальствующего состава – 7 единиц (1,0 %);

– несвоевременное обслуживание сотрудниками ОБППГ своих участков работы в связи с отвлечением на иные мероприятия (19 %);

– отсутствие в работе должного взаимодействия с администрацией железнодорожных предприятий и спецподразделениями ведомственной охраны на железнодорожном транспорте (15 %);

– недостаточный объем властных полномочий сотрудников подразделений по борьбе с преступными посягательствами на грузы (9,8 %);

– недостаточно высокий уровень профессиональной подготовки сотрудников органов внутренних дел на железнодорожном транспорте (5 %).

Среди факторов технического характера необходимо выделить такие:

1. Простота и легкость доступа к перевозимому грузу. Товарно-материальные ценности транспортируются в крытых вагонах и контейнерах, на двери которых накладывается только запорное устройство, которое предназначено для запираания дверей, люков, вагонов, контейнеров, загруженных грузами. Запирание производится протягиванием троса через сквозное отверстие корпуса и завинчиванием стопорного винта.

В настоящее время современными и основными типами запорно-пломбировочных устройств, используемых ОАО «РЖД», являются «Спрут-универсал», «Страж», «Клещ-60СЦ», которые в действительности несовершенны и не всегда надежно сохраняют груз от преступников. Вскрытие указанных ЗПУ осуществляется путем простого «перекусывания» хвостика или троса с помощью обычных клещей-кусачек (рычажных ножниц, тросореза) вблизи шайбы и снятия ее с гибкого стержня. Все это говорит о необходимости повышения надежности технических средств защиты грузов от преступных посягательств.

Более того, довольно частое несоблюдение инструкции о пломбировке и нарушение технологического режима сортировочных работ при роспуске подвижного состава приводит к тому, что при применении неправильных приемов торможения состава значительное число таких пломб и закруток не выдерживает механических нагрузок, соответственно, содержимое таких вагонов становится легкой добычей расхитителей.

Часто при погрузке контейнеров нарушается порядок их размещения – не дверь к двери, а створками наружу, либо оставляются между ними свободные промежутки – пустоты, что значительно облегчает доступ к грузу

Так, столкновение двух вагонов, в результате которого двери одного открылись, создало благоприятную ситуацию для совершения кражи двух пылесосов тремя регулировщиками скорости движения вагонов¹.

¹ Уголовное дело № 821023 // Архив Октябрьского район. суда г. Улан-Удэ за 2010 г.

Подобные нарушения также встречаются при перевозке железнодорожным транспортом нефтепродуктов. Такие неисправности, как наличие пробоин на рубашке цистерны, отсутствие шарнирно-резьбового штока для герметизации грузочного люка цистерны, неисправности запорно-предохранительной системы и сливо-наливного трапа, отсутствие на крышке грузочного люка цистерны уплотнительного кольца, приводят к кражам горюче-смазочных материалов.

С., работая машинистом локомотивной бригады, изучив недостатки и имеющиеся нарушения железнодорожных цистерн с перевозимым топливом, совместно с машинистом тепловоза совершал кражи во время стоянок локомотивов. Предварительно оговаривалось место, время и количество похищаемого топлива. С. и К. через необваренный дыхательный клапан возле горловины цистерны путем использования шланга соответствующего диаметра сливали топливо в специально подготовленные канистры. В других случаях во время длительных стоянок заранее готовили горловину топливного бака к сливу (снимая пломбы или откручивая лючок), во время остановки приносили канистры и через шланги сливали топливо. На слив топлива такими способами уходило не более 5–7 минут на 1000 литров. Похищенное топливо С. и К. продавали¹.

2. Одним из распространенных факторов, способствующих совершению краж грузов, является *нарушение работниками клиентских организаций и транспорта (грузоотправителей) правил, обеспечивающих коммерческую безопасность груза в вагоне (контейнере)*. Неоднократно отмечались случаи, когда материальные ценности перевозятся в неисправных вагонах, у которых не закрываются боковые или потолочные люки, не заделаны проломы стенок и т. д.

На сегодняшний день контейнерный парк подвижного состава включает в себя довольно значительное число старых контейнеров и платформ, которые дают возможность проникнуть к перевозимым грузам и без нарушения конструкции ЗПУ.

¹ Уголовное дело № 1–2172012 // Архив Ингодин. район. суда г. Чита за 2012 г.

Согласно официальной статистике, на железнодорожном транспорте 28 % локомотивов, крытых вагонов, вагонов-цистерн, платформ превысили установленный срок службы¹. Безудержное стремление заработать как можно больше денег, крайне слабый контроль за соблюдением госстандартов содействуют производству, ремонту и выпуску в эксплуатацию транспортных средств с серьезными конструктивными недостатками и нарушениями, создающими реальные возможности к совершению краж грузов.

В дополнение к сказанному необходимо отметить: охрану грузов на большинстве железнодорожных станций затрудняет то обстоятельство, что парки и пути грузовых станций имеют плохую освещенность. К таким станциям, как правило, вплотную примыкают лесопосадки, а ограждение, видеонаблюдение грузовых станций отсутствуют либо находятся в неисправном состоянии. Пропускной режим на контейнерных площадках оставляет желать лучшего.

Помимо этого, необходимо включить в группу таких технических факторов, способствующих совершению краж грузов на объектах железнодорожного транспорта, как недостаток и несовершенство технических средств, используемых при раскрытии и расследовании преступлений, в подразделениях правоохранительных органов по борьбе с преступными посягательствами на грузы, а именно транспортных средств, оружия, средств защиты, специальных технических средств.

Неудовлетворительный уровень автоматизации и ограниченность криминальных учетов, техническая конкурентоспособность преступников по отношению к правоохранительным органам на транспорте также способствуют совершению исследуемого вида преступлений².

Таким образом, высокие показатели совершения краж грузов вызваны рядом факторов, основными из которых являются: усугубившееся социально-экономическое расслоение населения, общая нестабильная экономическая ситуация в стране, рост фактической безработицы, несоответствие роста

¹ Интернет-портал Федеральной службы государственной статистики. URL: www.gsk.ru (дата обращения: 06.12.2017).

² Криминология учеб. пособие / под общ. ред. В. Е. Эминова. М., 1995. 510 с.

инфляции росту заработной платы граждан, малоэффективная деятельность правоохранительных органов, значительное развитие организованных форм преступного поведения.

Подводя итог сказанному, можно заключить, что группу основных факторов, детерминирующих совершение краж грузов из подвижного состава, составляют:

1. Факторы социально-экономического характера – кризисные явления в экономике нашего государства, а также недостатки проведения реформирования деятельности железнодорожного транспорта.

2. Правовые факторы – несовершенство нормативных правовых актов, регулирующих деятельность подразделений УВДт и инфраструктуры железнодорожного транспорта.

3. Организационно-управленческие факторы, обусловленные спецификой грузоперевозок:

а) отсутствие на определенном этапе перевозки (от станции погрузки до станции назначения) конкретного лица, отвечающего за сохранность груза;

б) ограниченный контроль за подвижным составом на железнодорожных станциях и в пути его следования;

в) недостатки в деятельности подразделений по борьбе с преступными посягательствами на грузы;

г) несовершенства в воспитательной работе и подборе кадров на предприятиях железнодорожного комплекса, попустительство со стороны администрации объектов железнодорожного транспорта.

4. Факторы технического характера:

а) простота и легкость доступа к перевозимому грузу, вызванные как несоблюдением инструкций о пломбировке, так и нарушением технологического режима сортировочных работ;

б) нарушение работниками клиентских организаций и транспорта (грузоперевозчиков) правил, обеспечивающих коммерческую безопасность груза

в вагоне (контейнере), заключающееся в транспортировке имущества в неисправных или имеющих конструктивные недостатки вагонах и контейнерах;

в) несовершенство и недостаток технических средств, используемых при раскрытии и расследовании преступлений в подразделениях правоохранительных органов по борьбе с преступными посягательствами на грузы, а именно транспортных средств, оружия, средств защиты, специальных технических средств.

§4. Виктимологические аспекты совершения краж грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта

Исследование особенностей влияния разного рода виктимологических факторов на индивидуальное преступное поведение необходимо для разработки определенных направлений профилактического воздействия на потенциальных и реальных потерпевших от преступлений в сфере грузоперевозок.

Прежде всего при обращении к виктимологическим аспектам данного вида краж стоит указать на неоднозначность характеристик потерпевшего. Главная виктимологическая особенность потерпевшего от краж грузов состоит в том, что наряду с физическими лицами потерпевшими здесь гораздо чаще становятся лица юридические. Это необходимо учитывать при анализе виктимизации, которая, как свидетельствует настоящее исследование, неодинакова у указанных групп потерпевших.

Так, изучение показателей виктимизации от краж грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта показало, что в структуре потерпевших от указанных преступлений удельный вес юридических лиц, в том числе ОАО «РЖД» и индивидуальных предпринимателей, значительно (в 3–5 раз) превышает удельный вес потерпевших физических лиц (см. табл. 7–9). При этом на ЗБЖД потерпевших физических лиц было в 1,4 раза ниже, чем на ДВЖД. На ВСЖД таким потерпевшим был только каждый пятый.

Анализ динамики удельного веса физических лиц от краж грузов на указанном участке Транссиба свидетельствует, что данный показатель варьировал с относительно стабильными величинами на начало и конец исследуемого периода на Забайкальской железной дороге (см. табл. 8); тогда как на Восточно-Сибирской и Дальневосточной дорогах за то же время прослеживалась тенденция к снижению удельного веса таких потерпевших на 5 % по отношению к началу периода (см. табл. 7, 9).

Таблица 7

Динамика удельного веса потерпевших от краж грузов, зарегистрированных на Восточно-Сибирской железной дороге (2010–2017 гг.)

Годы	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Удельный вес потерпевших физических лиц от краж грузов из подвижного состава, %	25,0	24,8	26,0	18,3	28,0	27,1	19,7	18,7
Удельный вес потерпевших юридических лиц от краж грузов из подвижного состава, %	75,0	75,2	74,0	80,7	72,0	72,9	80,3	81,3

Таблица 8

Динамика удельного веса потерпевших от краж грузов, зарегистрированных на Забайкальской железной дороге (2010–2017 гг.)

Годы	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Удельный вес потерпевших физических лиц от краж грузов из	17,9	19,0	17,7	17,9	26,5	24,0	16,9	24,1

подвижного состава, %								
Удельный вес потерпевших юридических лиц от краж грузов из подвижного состава, %	82,1	81,0	82,3	82,1	73,5	76,0	83,1	75,6

Таблица 9

*Динамика удельного веса потерпевших от краж грузов, зарегистрированных на
Дальневосточной железной дороге (2010–2017 гг.)*

Годы	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Удельный вес потерпевших физических лиц от краж грузов из подвижного состава, %	29,1	28,2	31,8	9,0	8,6	14,2	24,4	20,8
Удельный вес потерпевших юридических лиц от краж грузов из подвижного состава, %	70,9	71,8	68,2	91,1	91,4	85,8	75,6	79,1

Между тем внутри исследуемых динамических рядов можно наблюдать неравномерное движение указанного показателя. Так, на Восточно-Сибирской и Забайкальской железных дорогах всплеск виктимизации потерпевших физических лиц был в 2014–2015 гг. – выше на 8–10 % по сравнению с 2013 г. На

Дальневосточной дороге, наоборот, в 2013–2014 гг. этот показатель более чем в 3 раза ниже, чем на начало периода.

Однако в целом на конец периода соотношение потерпевших физических и юридических лиц было сходным: на одно физическое лицо приходилось 4–5 юридических лиц, которые были виктимизированы от краж грузов. Указанное соотношение юридических и физических лиц обусловлено тем, что юридические лица, индивидуальные предприниматели по роду своей деятельности в условиях развития потребительского рынка чаще, чем обычные граждане, задействованы в процессе перевозки грузов железнодорожным транспортом. Динамика представленных показателей в целом варьирует в таких пределах, которые не влияют принципиально на характер соотношения потерпевших указанных видов. Кроме того, такое изменение соотношения может свидетельствовать об уменьшении (увеличении) физических лиц в целом среди грузоотправителей в разные периоды.

Вместе с тем анализ динамики виктимизации потерпевших от краж грузов говорит о сходной картине движения показателей по всем исследуемым участкам Транссиба. В целом можно наблюдать волнообразный характер уровня виктимизации потерпевших с тенденцией к понижению в конце периода. Однако, если на Восточно-Сибирской и Дальневосточной железных дорогах снижение произошло фактически в 2 раза, то на Забайкальском участке Транссиба уровень виктимизации остался фактически таким же, как в начале периода, хотя в его середине он был выше почти в 2 раза (табл. 10).

Таблица 10

Динамика виктимизации потерпевших от краж грузов по исследуемым участкам Транссиба (2010–2017 гг.)

Годы	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Общее количество потерпевших от краж грузов на Восточно-Сибирской железной дороге	136	121	150	202	193	162	61	80
Темп прироста	-	-11,0	+10,3	+48,5	+42,0	+19,1	-55,1	-41,1

(базисный), %								
Общее количество потерпевших от краж грузов на Забайкальской железной дороге	145	152	231	240	151	241	148	115
Темп прироста (базисный), %	-	+0,4	+59,3	+65,5	+4,1	+66,2	+2,0	-20,5
Общее количество потерпевших от краж грузов на Дальневосточной железной дороге	230	237	349	291	301	231	135	139
Темп прироста (базисный), %	-	+3,0	+51,7	+26,5	+30,8	+0,4	-41,0	-39,0

Снижение показателей виктимизации способствует латентности данных преступлений. В последнее время страховые компании отказываются страховать риски кражи из-за резко возросшего количества краж грузов самими перевозчиками. Как указывалось ранее, кражам в большей степени подвержены высоколиквидные грузы (мобильные телефоны, бытовая техника, алкогольная и табачная продукция, товары народного потребления). Во многих страховых компаниях действует ряд требований по приему на страхование указанной категории грузов, которые заключаются в наличии охраны при транспортировке груза, предстраховой осмотр и др. Но довольно часто грузоперевозчики отказываются от выполнения этих требований, поэтому в данном случае кража груза не будет относиться к страховому случаю. На основании этого представители клиентских организаций, осуществляющих грузоперевозки, не стремятся обращаться в правоохранительные органы по разным причинам.

Иными словами, представленная динамика скорее обозначает тенденции развития виктимизации от указанных преступлений, чем ее реальную картину. При этом стоит учитывать, что особенностью виктимизации при кражах грузов из подвижного состава является и то, что один преступник причиняет вред

нескольким потерпевшим, поскольку в одном железнодорожном контейнере может перевозиться груз, принадлежащий различным собственникам. В результате уровень виктимизации от указанных преступлений значительно выше, чем соответствующая криминализация преступников.

Снижение показателей виктимизации, как уже указывалось, способствует росту латентности данных преступлений, а также плохой их выявляемости, связанной со спецификой движения грузов по Транссибу: кража выявляется в основном по месту прибытия груза, а не по месту ее совершения, поскольку груз на железной дороге все время перемещается.

Таким образом, уровень виктимизации от краж грузов остается на довольно высоком уровне.

Учитывая сказанное, необходимо выявить и проанализировать наиболее распространенные виктимогенные факторы, детерминирующие виктимизацию от краж грузов из подвижного состава железнодорожного комплекса.

Следует заметить, что грузовые кражи обладают ограниченной виктимологической характеристикой, так как непосредственный контакт между преступником и потерпевшим в механизме совершения преступления отсутствует. Однако совокупность факторов, обуславливающих виктимизацию, полностью соответствует их традиционному набору, в которых роль потерпевшего в механизме преступного поведения имеет определяющее значение¹.

Согласно статистическим данным, в структуре потерпевших доля грузоотправителей/получателей – физических лиц мужского пола в разы превышает долю лиц женского пола – 89 % мужчин и 11 % женщин, несовершеннолетних – потерпевших от краж грузов не было вообще, пожилые лица составили лишь 4,5 %. Приведенные данные подтверждают, что половозрастная виктимность для краж грузов из подвижного состава не типична.

¹ Виктимологическая характеристика региональной преступности и ее предупреждение / под ред. А. Л. Репецкой. М., 2009. 304 с. (Монографические исследования: право).

Что касается социального положения потерпевших физических лиц от краж грузов, то и здесь виктимность исследуемых лиц не имеет особой значимости. Так, потерпевших сотрудников коммерческих предприятий (организаций) было выявлено 9,8 %, предпринимателей без образования юридического лица – 8,8; работников сельского хозяйства – 7,3; работники сферы строительства – 5,1; сотрудников сферы общественного питания – 1,8 %.

Статистические сведения, полученные в ходе исследования, показывают, что в структуре краж грузов из подвижного состава преобладают кражи, связанные с незаконным проникновением в различные железнодорожные контейнеры и на платформы, признанные разновидностью иного хранилища. Анализ статистических данных свидетельствует об устойчивом росте виктимизации от краж грузов из подвижного состава как в отношении юридических, так и физических лиц.

С виктимологической точки зрения можно выделить группу виктимогенных факторов, которые способствуют виктимизации от краж грузов из подвижного состава железнодорожного комплекса, но не связанных с поведением потерпевшего.

В первую очередь, это сосредоточение в одном месте товарно-материальных ценностей, перевозимых железнодорожным транспортом, сохранность которых не обеспечивается. Отсутствие охраны на этапе перевозки, а также надежных и современных средств защиты железнодорожных контейнеров и цистерн значительно облегчает доступ к перевозимым грузам, что не может не привлечь внимания преступников.

Необходимо выделить такой виктимогенный фактор, как сверхнормативные простои железнодорожных составов во время погрузочно-разгрузочных и маневровых операций. Отсутствие сотрудников военизированной охраны либо сотрудников органов внутренних дел на транспорте во время простоя грузового поезда благоприятствует совершению краж грузов.

Анализ виктимогенных факторов, способствующих виктимизации, свидетельствует о том, что нередко условия для совершения краж может

создавать сам потерпевший своим неосмотрительным поведением, которое заключается в том, что потерпевший не позаботился об обеспечении должной безопасности перевозимого железнодорожным транспортом имущества. Так, например, такая ситуация имеет место, когда потенциальный потерпевший передает груз перевозчику с многочисленными нарушениями требований, предъявляемых правилами перевозки грузов к упаковке и таре.

Прежде всего, грузоотправитель (физическое или юридическое лицо, индивидуальный предприниматель) самостоятельно несет ответственность за правильность упаковки, погрузки, размещения, крепления груза. В соответствии со ст. 18 Устава железнодорожного транспорта¹ грузоотправители (отправители) обязаны подготавливать грузы для перевозок в соответствии с установленными обязательными требованиями, техническими условиями на продукцию, ее тару и упаковку и иными актами таким образом, чтобы обеспечивать качество перевозимой продукции, сохранность грузов, вагонов, контейнеров. Согласно законодательным актам Российской Федерации погрузка и закрепление груза – полностью задача грузоотправителя, если нет иной договоренности между сторонами.

Уставом железнодорожного транспорта Российской Федерации установлено, что грузоотправители самостоятельно предоставляют необходимые для погрузки груза и грузобагажа оборудование, материалы, средства пакетирования и специализированные приспособления. То есть грузоотправитель несет полную ответственность за загрузку, размещение и закрепление груза в контейнере. Таким образом, перевозимые грузы должны предъявляться к перевозке в исправной упаковке и таре, соответствующей обязательным стандартам и техническим условиям, с целью предотвращения порчи груза, его утрате, а также хищения в пути следования.

Кроме того, в целях предотвращения проникновения посторонних лиц в вагоны и контейнеры с перевозимыми материальными ценностями, а также

¹ Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации федер. закон от 10.01.2003 № 18-ФЗ // [Электронный ресурс] справочная правовая система.

обеспечения сохранности грузов на грузоотправителя возложены обязанности по опломбированию запорно-пломбировочными механизмами¹. Крытые вагоны, контейнеры при перевозках в них грузов для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности, должны быть опломбированы перевозчиком или доверенным лицом грузоотправителя (отправителя) за счет грузоотправителя (отправителя). ЗПУ не должны допускать возможности снятия их с контейнера без нарушения их целостности. Применение запорных устройств должно производиться на исправные запорные устройства вагона. Отправление вагона или контейнера с железнодорожных станций без ЗПУ или с признаками повреждения, а также с неясными, неполными индивидуальными контрольными знаками не допускается.

Довольно часто правила и стандарты перевозки грузов не соблюдаются. Наиболее типичным примером является отправка грузов на открытом подвижном составе. В указанном типе железнодорожного состава, как правило, перевозятся крупногабаритные грузы, такие как автомобили, прицепы, полуприцепы, тягачи, съемные автомобильные кузова, а также автотракторная и сельскохозяйственная техника. Запасные части и детали к такого рода технике (аккумуляторы, шины, колеса и т. д.) должны перевозиться отдельно в контейнерах закрытого типа или же в специально предназначенной таре, должны применяться многооборотные средства крепления и размещения такого груза, которые призваны обеспечивать их сохранность. Грузоотправители и представители клиентских организаций зачастую не соблюдают эти требования, отправляя автомобильную и иную технику с неупакованными запасными частями, с незакрытыми, незащищенными стеклами кабин, в результате чего различного рода детали и запасные части без особого труда похищаются преступниками. Значительная часть краж грузов с подвижного состава совершается из подвижных составов открытого типа во время стоянки грузового поезда и непосредственно способом разукomплектования

¹ Об утверждении Правил пломбирования вагонов и контейнеров на железнодорожном транспорте приказ МПС РФ от 17.06.2013 № 24 // КонсультантПлюс [Электронный ресурс] справочная правовая система.

кабин и ящиков с запасными частями и деталями к автомобилям, сельскохозяйственной и иной технике.

Неосмотрительное, легкомысленное отношение потенциальных потерпевших к отправляемым товарно-материальным ценностям, их стремление сократить расходы за транспортировку груза приводит к тому, что грузоотправитель сдает к отправке груз в нетранспортабельной и некачественной упаковке или таре, не закрепляя детали и запасные части. Это, соответственно, приводит к беспрепятственному доступу к такому грузу, что способствует его хищению. Благоприятной возможностью для хищения в этой ситуации пользуются не только сторонние воры, но и сами работники железнодорожного комплекса, в том числе грузчики, экспедиторы, сотрудники перевозочных компаний, которые по роду своей деятельности могут с легкостью определить качество упаковки и ценность груза.

Из сказанного можно сделать вывод, что грузоотправитель не совершает каких-либо действий для предотвращения кражи груза, хотя имеет для этого реальную возможность. Рассматриваемые участники перевозочного процесса в меньшей степени могут влиять на развитие совершаемого преступления в пути следования железнодорожного состава, однако, у них есть возможность сократить потери от краж грузов до момента его отправки, предоставив груз перевозчику надлежаще упакованным.

Таким образом, грузоотправители не используют надежные технические средства защиты своего груза ввиду ненадлежащего и легкомысленного отношения к перевозимым товарно-материальным ценностям, предпочитая применить более бюджетные и стандартные пломбирочные устройства, которые довольно легко снимаются «перекусыванием» троса с помощью клещей-кусачек. В то время как преступники, специализирующиеся на совершении краж грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта, достаточно хорошо знают процесс накладывания, а также снятия запорно-пломбирочных устройств.

Так, И., работая в локомотивной бригаде в должности осмотрщиков вагона с К. и З., во время стоянки грузового поезда на железнодорожной станции Улан-Удэ путем перекусывания столярными ножницами гибкого троса, служащего запорно-пломбировочным устройством, незаконно проник в железнодорожный контейнер, откуда похитил 12 водонагревателей, причинив тем самым материальный ущерб ООО «Термекс-Байкал» на сумму 101 598 руб.¹

Кроме того, зачастую при внесении грузоотправителями неверных сведений в железнодорожную транспортную накладную указываются не все данные об отправляемом грузе, либо вносятся иные сведения о перевозимом грузе, а представители железной дороги и перевозчиков принимают документы без надлежащей проверки. Также часто в путевых листах приемосдатчики указывают сведения о грузе, его количестве, весе, упаковке, не совпадающие с указанными в накладной. Это, в свою очередь, приводит к неверному составлению сведений о грузе, затруднению составления учетов груза, внесению недостоверных сведений об отправителе или получателе груза, в связи с чем груз длительное время находится на пунктах отправки груза, на складах, пунктах выдачи груза, что также способствует совершению краж грузов.

В соответствии со ст. 25, 26 Устава ОАО «РЖД» при предъявлении груза для перевозки грузоотправитель должен представить перевозчику на каждую отправку груза составленную в соответствии с правилами перевозок грузов транспортную железнодорожную накладную и другие предусмотренные соответствующими нормативными правовыми актами документы. При предъявлении грузов для перевозки грузоотправитель должен указать в транспортной железнодорожной накладной их массу, при предъявлении тарных и штучных грузов – количество грузовых мест. Однако в целях личного финансового обогащения как физического лица или по причине халатного отношения указанные правила довольно часто грузоотправителями нарушаются, тем самым причиняется имущественный ущерб перевозчикам, представителям клиентских организаций, а также ОАО «РЖД». Все прибывшие на

¹ Уголовное дело № 824003 // Архив Октябрьского район. суда г. Улан-Удэ за 2010 г.

железнодорожную станцию под выгрузку или перегрузку грузы регистрируются именно на основании данных перевозочных документов в книге прибытия грузов, а неучтенный груз является возможным предметом хищения.

Среди других виктимогенных факторов можно выделить ряд ситуативных обстоятельств, также объективно способствующих виктимизации от краж грузов из подвижного состава.

Так, например, грузоперевозчик несет ответственность за сохранность контейнера, за исправность пломб с момента приема контейнера на станции назначения до момента сдачи опломбированного контейнера в пункте назначения. Кроме того, на перевозчика возложена обязанность технического осмотра вагонов, контейнеров, который часто проводится недостаточно эффективно. Крытые вагоны, подготавливаемые к перевозкам грузов, подаются к перевозке нередко с неисправным кузовом, со множеством щелей, пробоин корпуса вагона и контейнера, неисправной крышей; загрузочные и боковые люки находятся в открытом состоянии. Обнаруженные при осмотре щели и неплотности в кузове вагона вовремя не устраняются работниками производственно-технического отдела. Осмотр вагонов, прибывших на станцию, проводится поверхностно, зачастую некачественно и недобросовестно. Неисправные вагоны передаются на соседние участки дорог. Халатное отношение к проводимым коммерческим проверкам приводит к несвоевременному установлению факта посягательства на перевозимые грузы, что способствует созданию конкретной криминогенной ситуации, а именно краже груза из подвижного состава.

Так, Ш., используя металлический лом и молоток, неоднократно на протяжении длительного времени через имеющиеся повреждения на кузове проникал в железнодорожные контейнеры, входящие в состав грузовых поездов, откуда похищал бытовую технику и алкогольную продукцию с целью дальнейшей реализации¹.

Потерпевшие-грузополучатели также допускают возможность причинения им ущерба, однако заблуждаются относительно его характера и даже

¹ Уголовное дело № 921345 // Архив Шелех. гор. суда Иркут. обл. за 2009 г.

рассчитывают на непричинение такого ущерба. В соответствии с Уставом ОАО «РЖД» при своевременном уведомлении о прибытии груза грузополучатель должен принять доставленный груз в течение 24 часов после окончания срока доставки. Перевозчик не несет ответственности за ущерб, причиненный перевозимым товарно-материальным ценностям в период ожидания и проведения погрузочно-разгрузочных работ в момент нахождения груза на складе. Скопление большого объема груза на допустимую площадь складских помещений железнодорожных станций по причине несвоевременного его получения приводит к совершению краж складированных грузов.

Кроме того, не обеспечив своевременной выгрузки товара, тем самым допустив скопление большого количества товара, грузополучатель затрудняет его охрану и учет. Чем больше времени простаивают вагоны с грузами под выгрузкой, тем выше шансы у преступников совершить кражи товарно-материальных ценностей. О криминогенном значении простоев вагонов под выгрузкой свидетельствует изученная уголовная статистика (около 65 % краж грузов было совершено из вагонов и контейнеров во время их стоянки в железнодорожных тупиках и на контейнерных площадках).

Таким образом, виктимологическая характеристика позволила выявить ряд особенностей виктимизации потерпевших от краж грузов из подвижного состава.

Основными виктимогенными факторами, детерминирующими виктимизацию потерпевших от краж грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта, являются:

- 1) виктимогенные факторы ситуативного характера сами по себе либо в совокупности с неосмотрительным поведением потерпевшего (грузоотправителя, грузополучателя, грузоперевозчика), проявляющимся в несоблюдении необходимых правил, закрепленных в ведомственных нормативных актах;
- 2) малоэффективное обеспечение участниками перевозочного процесса надежных и современных средств защиты железнодорожных контейнеров и цистерн с перевозимыми грузами.

Таким образом, нельзя недооценивать роль виктимного поведения потерпевших в механизме совершения краж грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта при разработке предупредительных мер.

В этой связи меры виктимологической профилактики, направленные на предупреждение исследуемой категории преступлений посредством воздействия на потерпевшего, его поведение в опасных для него предпреступных ситуациях, а также предупреждение виктимизации, должны быть направлены на работу с потенциальными потерпевшими (как физическими, так и юридическими лицами) с целью нейтрализации опасных для них ситуаций.

ГЛАВА 3. ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ КРАЖ ГРУЗОВ ИЗ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА, СОВЕРШАЕМЫХ НА ОБЪЕКТАХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

§1. Общесоциальные меры предупреждения краж грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта

Как уже отмечалось ранее, кражи грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта – один из самых распространенных видов преступлений на объектах транспорта, в результате совершения которых отдельные граждане, юридические лица, а также ОАО «РЖД» несут значительные материальные убытки.

Вопросам противодействия преступности и, в частности, кражам грузов на объектах транспорта всегда уделялось повышенное внимание со стороны органов внутренних дел, поскольку именно им отводится главная роль в обеспечении сохранности имущества от преступных посягательств. Вместе с тем актуальность борьбы с кражами грузов, перевозимых подвижным составом, обуславливает необходимость в дополнительных мера их предупреждения.

В связи с этим только разработка комплекса профилактических мер, включающего решение социальных, экономических, политических, организационно-управленческих, воспитательных и иных задач, является одним из основных условий успешного достижения определенных результатов в данном направлении¹.

К числу первостепенных общепрофилактических мероприятий по предупреждению краж грузов необходимо отнести мероприятия экономического плана, а именно повышение реального благосостояния граждан, развитие производства и, как следствие, снижение уровня безработицы, поскольку лица,

¹ Коробеев А. И. Транспортные преступления. СПб., Юрид. центр Пресс 2003. (Акад. тип. Наука РАН) С. 330.

оставшиеся без постоянного источника дохода, становятся резервом для пополнения количества лиц, совершающих кражи грузов на объектах железнодорожного транспорта.

Как справедливо отмечает А. И. Долгова, к числу таких мер относится обеспечение способности экономики функционировать в режиме расширенного воспроизводства (и, следовательно, более низкого уровня безработицы), устойчивость финансовой системы, иные меры по укреплению и развитию экономических отношений¹.

В качестве мер социально-экономической направленности следует предусмотреть создание и сохранение рабочих мест в организациях и предприятиях железнодорожного комплекса. Для этих целей необходима организация трудоустройства незанятой части населения, прежде всего молодежи, выпускников учебных заведений профессионального образования всех уровней.

Что касается непосредственно организаций и предприятий железнодорожного транспорта, то в данной отрасли необходимо ликвидировать режим сокращенного рабочего дня и административного отпуска без сохранения заработной платы в целях сохранения кадрового потенциала. В этой связи немаловажное значение имеет создание оптимальных условий труда. Представляется целесообразным повышение уровня заработной платы работникам железнодорожных предприятий, в частности такой категории работников, как монтеры, обходчики, работники ПТО. В ходе интервьюирования 10 работников данной категории работников ВСЖД было выявлено, что в 2017 г. заработная плата не превышала 15–17 тыс. руб. в месяц, притом что сверхнормативную выработку закрывают не более 100 %.

Кроме этого следует, на наш взгляд, использовать меры материального поощрения работников, выполняющих свои профессиональные обязанности на должном уровне. Данное направление особенно важно в последнее время, когда остро ощущается дефицит квалифицированных специалистов в данной области.

¹ Криминология учеб. для вузов / под общ. ред. А. И. Долговой. 2-е изд., перераб. и доп. М., 2001. С. 33.

Помимо установленных в Приказе ОАО «РЖД» от 29 июня 2012 г. № 77 видов поощрений в открытом акционерном обществе «Российские железные дороги» (благодарность, выдача премии, награждение ценным подарком и др.), устанавливается и присвоение специальных званий «Новатор ОАО «РЖД», «Лучший изобретатель ОАО «РЖД», которые предусматривают пользование определенными льготами, уместно ввести меры поощрений в виде выплаты денежных премий, награждения ценным подарком, почетной грамотой за эффективную разработку и осуществление мероприятий, направленных на повышение эффективности производства, улучшение безопасности движения, активным инициаторам технического прогресса.

Преобразования социально-экономического характера в современных условиях в области железнодорожного транспорта должны быть также ориентированы на обеспечение эффективного использования и своевременного обновления подвижного состава. В период реформ железнодорожный транспорт практически не получал средств из федерального бюджета на обновление основных фондов¹. Износ основных фондов транспорта, многочисленные неисправности и брак подвижного состава снижают безопасность на дороге и, соответственно, способствуют увеличению ущерба, связанного с кражами перевозимых грузов.

Несвоевременное обновление и модернизация материально-технической базы железнодорожного транспорта приводят к росту количества краж грузов из подвижного состава, поэтому основной задачей железнодорожной отрасли является ее ускоренное совершенствование и дальнейшее динамичное развитие.

В ответ на вызовы времени в 2014 г. был обновлен Технический регламент правительства РФ «О безопасности железнодорожного движения», в котором указывается, что:

– железнодорожный подвижной состав – это транспортные средства,

¹ Обухова О. В. Экономическая эффективность модернизации подвижного состава в современных условиях развития транспортной отрасли // Развитие экономической науки на транспорте: новые решения сб. докл. II Междунар. науч.-практ. конф. / под общ. ред. Н. А. Журавлевой, Санкт-Петербург, 6–7 июня 2013 г. СПб., 2013. С.34-37.

предназначенные для обеспечения железнодорожных грузовых перевозок;

– модернизация подвижного железнодорожного состава – это комплекс работ по улучшению технико-экономических характеристик железнодорожного состава путем замены его основных частей на более совершенные¹.

Представляется, что с целью преобразований необходимо сосредоточить усилия на обновлении парка подвижного состава. Так, по некоторым данным, нормативные показатели превышают допустимый ресурс эксплуатации подвижного состава у 52 % парка электровозов, 31 % тепловозов, 39 % тяговых агрегатов, 40 % погрузочно-разгрузочной техники². В свою очередь указанные недостатки способствуют постоянным повреждениям подвижного состава, что приводит к их длительному ремонту и кражам перевозимых товарно-материальных ценностей.

Одно из ведущих мест в предупреждении краж перевозимых железнодорожным транспортом товарно-материальных ценностей на общесоциальном уровне занимает «законодательная регламентация условий безопасной работоспособности транспортных средств»³. Правовая регламентация представляет собой деятельность, «осуществляемую при помощи системы правовых средств (юридических норм, индивидуальных предписаний и т. д.), результативное нормативно-организационное воздействие на общественные отношения в целях их упорядочения, охраны, развития в соответствии с потребностями данного общества»⁴.

Применительно к рассматриваемой теме можно сказать, что все без исключения участники перевозочного процесса обязаны соблюдать действующие Правила перевозок грузов железнодорожным транспортом. Однако многие участники, в том числе это касается грузоотправителей из числа физических лиц и

¹ Побережников И. В. Модернизационная перспектива: теорико-методологические и дисциплинарные подходы // Третьи Уральские историко-педагогические чтения. Екатеринбург, 1999. С. 16–25.

² Ромашов И. В. Стратегия развития транспорта до 2030 года – залог экономического могущества России // Транспорт РФ. 2007. № 12. С. 5.

³ Коробеев А. И. Транспортные преступления. СПб., 2003. С. 330.

⁴ Гаухман Л. Д. Правовые основы предупреждения преступлений. М., 1990. С. 5.

грузополучателей, не знакомы с правилами перевозок грузов, а также с ответственностью, предусмотренной за их нарушение.

Так, предупредительное воздействие может оказать создание Министерством транспорта РФ официальных сайтов с информационными материалами и рекомендациями на государственном и муниципальном уровнях, целью которых стало бы повышение уровня правосознания участников перевозочного процесса. В материалах должна содержаться полная информация о действующих Правилах перевозки грузов подвижным составом железнодорожного транспорта, а также об ответственности за их нарушение с указанием на законодательство Российской Федерации.

Меры культурно-нравственного содержания в рамках общесоциального предупреждения краж грузов должны быть направлены на развитие моральных качеств у студентов, обучающихся в специализированных железнодорожных учебных заведениях. Такими учебными заведениями являются, например, Иркутский университет путей сообщения, Улан-Удэнский институт железнодорожного транспорта, Приморский институт железнодорожного транспорта.

Главной целью высших учебных заведений должна выступать профессиональная подготовка выпускников, формирование и развитие знаний, умений, компетенций, необходимых для успешного применения профессиональных навыков.

Кроме того, у студентов важно сформировать устойчивые ценностные ориентации в совокупности с такими качествами личности, как цельность, надежность, верность определенным принципам и идеалам, активность жизненной позиции. В целях предупреждения преступлений, совершаемых молодежью, в том числе и на объектах железнодорожного транспорта, следует повышать уровень правовой культуры среди учащихся, правовой грамотности студентов, способствующий правовому воспитанию.

Вместе с тем правовая пропаганда должна осуществляться также среди работников железнодорожного комплекса, при этом необходимо учитывать

аудиторию, конкретную обстановку в коллективе, состояние борьбы с кражами грузов на обслуживаемых участках. Проведение сотрудниками правоохранительных органов на транспорте лекций по соблюдению и разъяснению действующих на транспорте правил и ответственности, предусмотренной за их нарушение, на предприятиях железнодорожного транспорта, взаимодействие с общественностью (включая трудовые коллективы транспорта), а также со средствами массовой информации имеет существенное значение в предупредительной деятельности.

Кроме этого, значительную роль играют усилия работников транспортной полиции по правовому воспитанию граждан (в данном случае участников перевозочного процесса). В связи с чем сотрудникам ОВДт надлежит принимать меры по повышению ответственности граждан и юридических лиц, осуществляющих грузоперевозки, за сохранность своей собственности от краж в процессе транспортировки, усилению связей со средствами массовой информации.

Большое влияние на формирование культурно-нравственных качеств оказывает семья. Именно в этом институте закладываются основы личности. Одной из форм правового воспитания является формирование правосознания и правовой культуры в семье. Это последовательное воздействие на сознание и культуру поведения ребенка в семье и обществе. У ребенка, воспитанного без учета правовой культуры, развиваются и асоциальные направления. Это связано с тем, что родители порой не способны довести до сознания детей то, что им необходимо для правомерного поведения, поэтому моральные и нравственные принципы очень часто остаются второстепенными¹.

Несомненно, что воспитание детей в семье в первую очередь должно быть направлено на развитие таких качеств, как порядочность, нравственность, честность. На сегодняшний день наблюдается снижение влияния семьи на процесс формирования личности, при этом усиливается воздействие социальной

¹ Звягинцев А. Правосознание и духовность как основа государственности // Законность. 2008. № 2. С. 42–46.

среды. В современных условиях социальный контроль, опирающийся на бытовые связи по месту жительства, весьма снижен.

«По мнению ученых, со стороны родителей необходим непрерывный контроль в действиях организации досуга своих детей, пресечение попыток необдуманных поступков, способных расположить к развитию криминогенной мотивации»¹. Подростков можно привлекать к участию в молодежных объединениях правоохранительной направленности с целью патриотического воспитания.

Так, с 2005 г. при линейном отделе внутренних дел на ст. Борзя (Забайкальское ЛУ МВД России на транспорте) было создано подростковое объединение – военно-патриотический отряд «Альфа», среди участников которого большинство находилось на контроле в подразделениях по делам несовершеннолетних. В данном отряде «альфовцы» принимают торжественную присягу, изучают законы Российской Федерации и др. Занятия проводят сотрудники ЛОВД из различных служб: ПДН, ОМОНа, ППС, психологи².

В качестве еще одного примера можно отметить деятельность школы юных полицейских Восточно-Сибирского ЛУВДт. На сегодняшний день численность ребят школы «Вымпел» составляет 30 человек, они занимаются изучением законов Российской Федерации, устройства оружия, правил оказания первой медицинской помощи. Обучающимся проводят занятия по физической, огневой подготовке, приемам рукопашного боя. Юные инспекторы полиции оказывают большую помощь в профилактической работе инспекторам по делам несовершеннолетних и педагогам интерната. Они берут шефство над младшими классами, помогая им, например, в изучении правил безопасности на железной дороге. Специфика такой работы заключается и в том, что дети порой больше прислушиваются к советам ребят постарше.

¹ Ионов А. Н. Уголовно-правовая и криминологическая характеристика краж, совершаемых на железнодорожном транспорте (по материалам Уральского федерального округа) дис. ... канд. юрид. наук 12.00.08. Тюмень, 2010. 193 с.

² «Альфа – пример патриотизма» // [Электронный ресурс]. URL: <http://zabinfo.ru> (дата обращения: 10.11.2016).

Руководители отряда систематически организуют различные познавательные экскурсии, посещение музеев, знакомят с основными приемами подготовки полицейских служебно-разыскных собак¹.

Создание подобных отрядов на базе органов внутренних дел на транспорте с привлечением подростков, склонных к совершению преступлений, является перспективным направлением в предупреждении краж на объектах железнодорожного транспорта.

К направлениям предупредительной деятельности необходимо отнести обязательное внедрение результатов научных рекомендаций в практику правоохранительных органов на транспорте. Преодоление преступности возможно с помощью научного осмысления всех ее сторон, во всех формах ее проявления.

Недостатки материального благосостояния граждан, проблемы в социальной, культурно-нравственной, правовой сферах общества оказывают влияние на совершение различных преступлений, в том числе краж грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта, поэтому повышение материального благосостояния, культурно-нравственного, правового воспитания повышает антикриминогенный потенциал общества².

В результате осуществления общесоциальных мер, имеющих широкий спектр воздействия на различные виды детерминант преступности, происходит определенное предупреждение преступлений³.

Таким образом, с целью предупреждения краж грузов на объектах железнодорожного транспорта на общесоциальном уровне предложены и рассмотрены следующие меры:

– обеспечение оптимальных условий труда работникам железнодорожных предприятий и организаций, заключающееся в создании и сохранении рабочих

¹ «25 лет отряду юных друзей полиции «Вымпел» // <https://мвд.рф/news/item>. Дата обращения: 07. 09. 2016 г.

² Ларичев В. Д. Общесоциальное предупреждение преступности. Что это, вид криминологического предупреждения преступности или просто поступательное развитие общества (Постановка вопроса) // Общество и право. 2011. № 1. С. 130–133.

³ Репецкая А. Л., Рыбальская В. Я. Криминология: общая часть. Иркутск, 1999. С. 194.

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 у участников перевозочного процесса;

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

§2. Специально-криминологические меры предупреждения краж грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта

Рассматривая меры специально-криминологического предупреждения краж грузов, совершаемых на объектах железнодорожного транспорта, необходимо, безусловно, отметить специфичность исследуемой категории преступлений, которая требует собственной системы мер борьбы с данным видом преступлений. Однако в деятельности субъектов специально-криминологического предупреждения имеются существенные недостатки, значительно снижающие уровень противодействия преступлений данного вида.

Основная причина такого явления заключается в отсутствии определенного правового механизма, который способствовал бы внедрению результатов научных исследований в предупредительную деятельность правоохранительных органов, в том числе на объектах железнодорожного транспорта. В настоящем исследовании специально-криминологические меры предупреждения целесообразно разделить на меры правового, организационно-управленческого и технического характера.

Реформирование инфраструктуры железнодорожного транспорта обуславливает необходимость преобразований правового характера. Нормативная

база нуждается в совершенствовании. Логичным является оптимизация правового статуса лиц, осуществляющих охрану и сопровождение грузовых поездов.

Принятый в 2007 г. Федеральный закон № 16-ФЗ «О транспортной безопасности», недостаточно четко определил понятие «подразделения транспортной безопасности» как осуществляющие защиту объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства (в том числе на основании договора с субъектом транспортной инфраструктуры) подразделения ведомственной охраны федеральных органов исполнительной власти в области транспорта и (или) аккредитованные для этой цели в установленном порядке юридические лица (п. 7. 1 ст. 1)¹.

Однако из содержания данной дефиниции не совсем понятно, о каких именно юридических лицах идет речь, можно ли к ним отнести частные охранные организации, подразделения вневедомственной охраны.

На основании чего представляется необходимым конкретизировать содержание п. 7. 1 ст. 1 Федерального закона № 16-ФЗ «О транспортной безопасности», добавив 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».*

Некоторые вопросы возникают и с толкованием понятия «силы обеспечения транспортной безопасности» (п. 7.2 ст. 1 ФЗ № 16-ФЗ). По определению законодателя, к силам обеспечения транспортной безопасности относятся лица, ответственные за обеспечение транспортной безопасности в субъекте транспортной инфраструктуры, на объекте транспортной инфраструктуры, транспортном средстве, включая персонал субъекта транспортной инфраструктуры или подразделения транспортной безопасности, непосредственно связанный с обеспечением транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры или транспортных средств.

¹ Федеральный закон от 09. 02. 2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности». [http:// www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW). Дата обращения: 6. 07. 2017 г.

В целях повышения уровня безопасности в области перевозок грузов на объектах железнодорожного транспорта нам представляется необходимым дополнить действующую редакцию указанного ФЗ следующим содержанием: «Транспортная безопасность осуществляется посредством:

– охраны объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств в местах их стоянок для исключения проникновения на них посторонних лиц;

– предотвращения доступа посторонних лиц и транспортных средств в зону транспортной безопасности (установление и поддержание пропускного и внутриобъектового режимов);

– управления техническими средствами обеспечения транспортной безопасности и силами обеспечения транспортной безопасности с постоянно действующих пунктов (постов) управления».

Противодействие преступности – первостепенная задача полиции, которая закреплена Федеральным законом от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции»¹. В структуре МВД России данная функция в области железнодорожного транспорта возложена на Главное управление МВД России на транспорте.

В соответствии с Федеральным законом «О транспортной безопасности» под обеспечением транспортной безопасности на объектах железнодорожного транспорта понимается деятельность государственных и иных заинтересованных органов по созданию условий безопасного функционирования объектов железнодорожного транспорта в целях обеспечения защиты имущества граждан, организаций и государства от актов незаконного вмешательства. Данный закон обязывает государственные органы, предприятия и организации в сфере железнодорожного транспорта принимать меры по недопущению совершения преступлений, в том числе и в сфере грузоперевозок.

На основании Постановления Правительства РФ от 27 июня 2009 г. № 540 утверждено Положение о ведомственной охране Федерального агентства

¹ О полиции федер. закон от 07.02.2011 № 3-ФЗ // КонсультантПлюс [Электронный ресурс] справочная правовая система.

железнодорожного транспорта¹, согласно которому сотрудники указанной организации обязаны обеспечивать сохранность перевозимых железнодорожным транспортом грузов и иного имущества, находящегося на охраняемых объектах, а также пресекать преступления и иные правонарушения.

Кроме того, в целях осуществления охраны перевозимых грузов на железнодорожном транспорте существуют специализированные структурные подразделения ведомственной охраны и группы быстрого реагирования федерального государственного предприятия «Ведомственная охрана железнодорожного транспорта Российской Федерации».

В целях повышения борьбы с кражами грузов на железнодорожном транспорте, координации усилий работников органов внутренних дел, прокуратуры и транспорта в предупреждении, выявлении и расследовании фактов преступных посягательств на грузы утверждена Инструкция о порядке реагирования при обнаружении признаков хищения грузов, перевозимых железнодорожным транспортом, рассмотрения сообщений о совершении указанных преступлений, в соответствии с которой разработан порядок совместных действий работников организаций железнодорожного транспорта общего пользования и ФГП «Ведомственная охрана железнодорожного транспорта Российской Федерации»².

Однако, как показывает практика, в деятельности перечисленных организаций по предупреждению краж грузов из подвижного состава имеется ряд недостатков, снижающих уровень противодействия исследуемому виду преступлений.

Одной из причин краж грузов является отсутствие стрелков СПВО при перевозке грузов, не подлежащих обязательному сопровождению. Порядок

¹ Об утверждении Положения о ведомственной охране Федерального агентства железнодорожного транспорта постановление Правительства РФ от 27.06.2009 № 540 // КонсультантаПлюс [Электронный ресурс] справочная правовая система.

² Об утверждении Инструкции о порядке реагирования при обнаружении признаков хищения грузов, перевозимых железнодорожным транспортом, рассмотрения сообщений о совершении указанных преступлений приказ Генеральной прокуратуры РФ, Минтранса РФ и МВД РФ от 13.12.2011 № 428/317/1231 // КонсультантаПлюс [Электронный ресурс] справочная правовая система

принятия под охрану и сопровождения вагонов строго регламентирован, только ценные грузы транспортируются под сопровождением. Помимо этого, на сегодняшний день имеющийся численный состав сотрудников оперативных подразделений по борьбе с преступными посягательствами на грузы и сотрудников СПВО не позволяет производить должного патрулирования на железнодорожных станциях и грузовых дворах, не говоря о сопровождении подвижных составов в пути его следования.

Кроме того, сотрудники СПВО и ГБР, основными задачами которых являются предупреждение и пресечение преступлений и административных правонарушений в области охраны грузов, имеют право использовать физическую силу, оружие и специальные средства¹. Однако указанные полномочия в большей степени позволяют сотрудникам защищать свою жизнь и здоровье, нежели товарно-материальные ценности, ввиду того что они не обладают полномочиями должностных лиц органов внутренних дел на транспорте и, как следствие, при задержании преступников сталкиваются с проблемой оказания им сопротивления при покушении на перевозимые грузы.

Далее, по смыслу положения ФЗ «О транспортной безопасности» принимать меры по предупреждению краж перевозимых железнодорожным транспортом грузов должны все организации, деятельность которых связана с осуществлением транспортировки грузов, к которым относятся в большей степени коммерческие организации и индивидуальные предприниматели. Настоящее исследование показало, что, как правило, такие организации заключают договоры на охрану перевозимого имущества с частными охранными предприятиями либо стремятся обеспечить охрану самостоятельно.

Но при производстве охраны перевозимого груза силами и средствами частных охранных предприятий грузоперевозчики пользуются услугами неспециализированных и неаккредитованных охранников, которые не имеют достаточной подготовки и навыков для обеспечения безопасности имущества,

¹ О ведомственной охране федер. закон от 14.04.1999 № 77-ФЗ// КонсультантаПлюс [Электронный ресурс] справочная правовая система

перевозимого железнодорожным транспортом. В действительности такие услуги обходятся грузоперевозчикам дешевле.

Охрана перевозимых товарно-материальных ценностей силами сотрудников грузоперевозчика еще больше снижает степень безопасности, так как сотрудники организаций не имеют профессиональной подготовки в исследуемой области и не смогут осуществить предупреждение и предотвращение данного вида преступлений, а также оказать должного сопротивления преступникам. Выявление, предупреждение краж перевозимых грузов, безусловно, требуют знания специфики железнодорожного транспорта, ведомственных приказов, нормативных актов, инструкций и т. д.¹

Помимо этого, сопровождение грузов силами негосударственных и непрофессиональных лиц нередко приводит к злоупотреблениям, связанным с кражами перевозимого имущества и, соответственно, несообщением в органы внутренних дел на транспорте о совершенном или готовящемся преступлении.

В связи с этим мы считаем, что совместную деятельность Главного управления на транспорте МВД России и ФГП «Ведомственная охрана железнодорожного транспорта Российской Федерации» по борьбе с преступными посягательствами на грузы необходимо осуществлять посредством создания и использования специализированных оперативных групп, состоящих из сотрудников полиции на транспорте и стрелков военизированной охраны. В обязанности этих групп следует включить координацию деятельности всех сил и средств, задействованных для охраны перевозимого имущества на конкретном объекте железнодорожного транспорта. Деятельность таких подразделений должна осуществляться по четырем основным направлениям:

– патрулирование в парках крупных железнодорожных станций, на контейнерных площадках и грузовых дворах;

¹ Осипов С. А., Базанкова Т. Выявление, предупреждение и раскрытие преступлений на объектах транспортной инфраструктуры. ФБОУ ВПО «ВГАВТ» // Правовые основы борьбы с преступностью и обеспечение безопасности. Конгресс Международного форума «Великие реки». г. Нижний Новгород, 2013. С. 180–186.

– патрулирование на железнодорожных перегонах со сложной оперативной обстановкой;

– обязательное сопровождение грузовых поездов;

– гласная и негласная проверка правильности погрузки и выгрузки вагонов и контейнеров, качества коммерческого осмотра прибывших на станцию грузовых поездов.

Главной целью специализированных групп является предупреждение краж грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта. Появление сотрудников полиции в парках станций, на грузовых объектах само по себе уже носит профилактический характер. Патрулируя, они выявляют те или иные условия, способствующие совершению грузовых краж, обнаруживают пропущенный коммерческий брак.

Такие группы осматривают прибывшие и отправляющиеся железнодорожные составы, задерживают посторонних лиц, следующих в грузовых поездах, появляющихся в парках станций, наблюдают за деятельностью работников ПТО. Обнаружив признаки кражи, докладывают дежурному по ОВД, принимают меры к задержанию преступников. При патрулировании на перегонах необходимо организовывать засады в местах обнаружения похищенного и спрятанного груза, в пунктах, где ожидается появление преступников.

В обязанности специализированных групп необходимо включить следующие организационные и информационно-аналитические мероприятия:

- 1) осмотр проходящих составов с целью выявления коммерческих браков;
- 2) проверку подозрительных лиц, появляющихся в лесополосах вдоль железнодорожного полотна; охрану составов в местах длительных стоянок; выявление мест посадки и спрыгивания посторонних лиц с железнодорожных составов; принятие мер к их задержанию;
- 3) проверку установленных требований по хранению перевозимых подвижным составом материальных ценностей, исправность ограждений территорий грузовых дворов и пропускных пунктов, выполнения должностными

лицами правил обеспечения сохранности грузов во время погрузочно-разгрузочных работ;

4) оперативное реагирование при выявлении коммерческих, технических неисправностей вагона (контейнера), создающих условия для совершения кражи груза или указывающих на наличие признаков кражи. В случае выявления технических неисправностей вагона (контейнера), таких как, например, отсутствие или неисправность пломб, нестандартные и разным способом наложенные закрутки, раскрученные барашки на люках цистерн, наличие открытого люка, открытой двери, а также иных неисправностей, образующих доступ к перевозимым грузам, немедленно устранять доступ посторонних лиц к грузу, обеспечивать охрану;

5) при обнаружении кражи груза, находящегося под сопровождением нарядов ФГП «Ведомственная охрана железнодорожного транспорта Российской Федерации», либо работников частных охранных предприятий, являющихся представителями грузоотправителя (грузополучателя), принимать от указанных лиц заявления о совершении преступления, обеспечивать их незамедлительную регистрацию и проведение проверки в порядке и сроки, предусмотренные уголовно-процессуальным законодательством Российской Федерации;

6) при поступлении информации об обнаружении признаков кражи грузов на железнодорожных станциях в момент приема поездов с соседних железных дорог Российской Федерации принимать меры по их документированию и проведению проверки;

7) в случае выявления неисправностей, которые указывают на наличие признаков кражи груза, следует отцепить подвижные единицы для дальнейшей комиссионной проверки количества, массы и состояния груза. При обнаружении признаков кражи вагон, платформу или иной подвижной состав необходимо отцеплять для проверки, провести необходимые первоначальные следственные действия и оперативные мероприятия.

Кроме того, предупреждению и своевременному предотвращению посягательств на перевозимые имущество мешает то обстоятельство, что

значительное число коммерческих актов и других материалов, устанавливающих факт преступления, пересылается под различными, подчас надуманными предлогами из одного отдела внутренних дел на транспорте в другой, с одного участка железной дороги на другой. Такие случаи в настоящее время встречаются довольно часто.

Для выявления случаев необоснованной пересылки комактов необходимо проводить между коммерческими отделами железной дороги, администрацией станций, подразделениями СПВО и подразделениями борьбы с преступными посягательствами на грузы взаимосверки движения материалов о недостачах грузов.

Необходимо также изменить отношение многих должностных лиц на транспорте к кражам грузов как к явлению обычному и неизбежному, а также преодолеть пассивность грузоотправителей и грузополучателей, единственная забота которых в случаях кражи груза – доказать, что груз похищен не по их вине. Ведь грузополучателю нужны реальные ценности, а не деньги, взыскиваемые при кражах грузов с одной клиентской организации в пользу другой. Только в его силах сократить сверхнормативные простои под выгрузкой, тщательно анализировать все случаи несохранных грузов за определенный период, выяснить своевременность и законность действий железнодорожной администрации при обнаружении признаков кражи. Это, в свою очередь, позволит упорядочить учет преступлений и поднять активность в предупреждении краж грузов.

В связи с этим представляется необходимой совместная разработка ГУТ МВД России и Министерством транспорта РФ (в разделе «Грузовые перевозки») специальных аналитических справок, включающих в себя информационную базу о правильности и достоверности заключения договоров между грузоотправителями (грузополучателями) и перевозчиками грузов железнодорожных предприятий, с целью информирования участников перевозочного процесса об основных, наиболее распространенных способах совершения данного вида преступлений.

Организационно-управленческие меры предупреждения краж грузов из подвижного состава также должны быть направлены на установление взаимодействия между ОВД на транспорте с территориальными органами внутренних дел, специальными подразделениями ведомственной охраны, а также с администрацией железнодорожного комплекса. Однако, как показало исследование, одной из острых проблем предупреждения рассматриваемых преступлений является слабая организация взаимодействия субъектов профилактики.

41,3 % респондентов (сотрудники отдела по борьбе с преступными посягательствами на грузы) заявили, что на участие в рейдах и операциях, таких как «Грузы», «Грузобагаж», «Цветной металл», «Нефтепродукт», затрачивается наибольшее количество служебного времени. Организационными мероприятиями в данном направлении можно считать разработку плана операции, рейда и иных подготовительных мер, однако непосредственное их проведение оказывает существенное влияние на криминогенную среду.

Исследуя вопросы специального предупреждения, следует указать на то, что осуществление органами внутренних дел на транспорте совместно с территориальными органами внутренних дел рейдов, взаимный обмен информацией по выявлению, задержанию лиц без определенного места жительства и рода занятий, склонных к употреблению спиртных напитков и наркотических веществ, существенно снизило бы количество грузовых краж.

Необходимость взаимодействия с территориальными органами, обмена информацией обусловлена еще и тем обстоятельством, что значительное число подростков, совершающих преступления на объектах транспорта, находятся на профилактическом учете и проживают в населенных пунктах, обслуживаемых территориальными ОВД.

При обнаружении кражи груза также возникает необходимость привлекать территориальные ОВД к оперативно-разыскным мероприятиям, используя их возможности по отработке мест вероятного появления преступников и сбыта похищенных грузов.

Помимо этого, при решении задач предупреждения краж грузов особое внимание должно уделяться организации взаимодействия транспортной полиции, а особенно подразделений по борьбе с преступными посягательствами на грузы, с администрацией предприятий железной дороги.

Проведенное анкетирование сотрудников правоохранительных органов (Прил. 2) показало, что должного взаимодействия между указанными организациями не осуществляется, что в свою очередь отражается на уровне (высокий) количества регистрируемых краж грузов из подвижного состава как на территории Российской Федерации, так и на исследуемых участках дорог.

Опрошенные сотрудники полиции (75 %) считают взаимодействие с представителями железнодорожной администрации формальным и малоэффективным. 17,5 % сотрудников указали, что совместное наблюдение за сортировочными площадками (парками), местами отстоя вагонов, проверка исправности пломб, закруток на вагонах и контейнерах и др. принесло бы положительные результаты в предупреждении исследуемого вида преступлений. На основании чего представляется, что взаимодействие ОВДт с железнодорожными транспортными организациями должно обеспечиваться:

- организацией связи и взаимообменом информацией об оперативной обстановке в сфере краж грузов на железнодорожном транспорте;
- совместным анализом складывающейся обстановки на объектах грузового железнодорожного транспорта;
- проведением в пределах своей компетенции совместных мероприятий по предупреждению и пресечению преступлений, обеспечению безопасных условий для перевозки грузов и бесперебойного функционирования объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта;
- выработкой и внесением в органы государственной власти субъектов Российской Федерации предложений по устранению причин и условий, способствующих совершению краж грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта;

– взаимодействием с работниками железнодорожных транспортных организаций и гражданами по вопросам охраны перевозимого подвижным составом имущества.

При взаимодействии с общественными формированиями администрации железнодорожного транспорта следует, прежде всего, устанавливать контакты с общественностью транспортных организаций и учреждений.

Актив необходимо формировать из работников железнодорожных предприятий, так как они могут оказать более действенную помощь. Это обусловлено тем, что, работая, например, на железнодорожной станции, будучи занятыми на обработке подвижного состава или грузов, в процессе осуществления своих профессиональных функций железнодорожники имеют гораздо больше возможностей обнаружить факты посягательства на перевозимое имущество, чем сотрудники полиции. В масштабах железных дорог, отделений, узлов и станций должны составляться планы, предусматривающие совместные меры администрации железной дороги и ОВДт, направленные на устранение обстоятельств, способствующих совершению краж грузов.

Привлекая работников железной дороги к борьбе с исследуемым видом преступлений, органы внутренних дел на транспорте получают возможность направлять дополнительные силы на установление очевидцев преступлений, розыск похищенных товарно-материальных ценностей, изобличение преступников.

Таким образом, представляется, что создание специализированного подразделения, которое взаимодействовало бы с территориальными ОВД, администрацией объектов железнодорожного транспорта, общественными формированиями с целью предотвращения краж стратегически важных товаров и ресурсов, окажет существенную помощь в предупреждении краж перевозимых грузов, поскольку в условиях прошедшей реформы системы МВД России и сокращения личного состава сил транспортной полиции на борьбу с преступными посягательствами на грузы явно не достаточно.

Как было установлено настоящим исследованием, значительная доля лиц

(70,5 %), совершающих грузовые кражи, являются или являлись работниками инфраструктуры железнодорожного транспорта. Поэтому в целях предотвращения участия работников железнодорожного транспорта в кражах перевозимых грузов, а также укрепления трудовой дисциплины руководителям филиалов и структурных подразделений ОАО «РЖД» необходимо:

- проводить служебную проверку по каждому случаю кражи имущества, совершенной с участием работников, результаты которой оглашать на общих собраниях и селекторных совещаниях предприятий железнодорожного транспорта;

- разъяснять ответственность, последствия и меры, которые могут быть применены к работникам, задержанным за кражи грузов, перевозимых подвижным составом. Осуществлять постоянный контроль соблюдения 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»;

- увеличить качество подбора кандидатов на должности работников ПТО, мастеров, приемосдатчиков и иных работников среднего звена, отвечающих за технологический процесс обработки подвижного состава.

Технические меры предупреждения на предприятиях железнодорожного транспорта, а также иных организациях, выполняющих услуги, связанные с экспедированием или перевозкой груза, должны быть направлены на создание подробных инструкций по техническому обслуживанию и ремонту вагонов, подаваемых под погрузку. Данные инструкции должны содержать сведения о порядке действий как работников технического осмотра, так и иных лиц, задействованных в обработке подвижного состава, при обнаружении неисправностей контейнера, вагона, цистерны и др., с указанием на нормативно-технические документы и указания Минтранс РФ, ОАО «РЖД». Например, такие инструкции, как «Правила перевозок грузов», «Инструкции по осмотру вагонов»,

должны содержать порядок действия технического обслуживания и ремонта вагонов.

При обнаружении неисправности или факта несанкционированного вскрытия, осмотрщики вагонов (ОРВ) и (или) лица, задействованные в обработке подвижного состава, обязаны незамедлительно сообщить лично или через оператора ПТО о происшествии старшему ОРВ, который, в свою очередь, извещает дежурного по станции мастера ПТО, и все необходимые данные (Прил. 5).

Вагоны и контейнеры, предъявляемые к техническому осмотру под погрузку грузов, должны быть в технически исправном состоянии. Осмотр должен производиться в день начала погрузки товаров с обязательной отметкой в отчетной книге о результатах осмотра.

Кроме этого, инструкция должна включать сведения о привлечении работника к дисциплинарной ответственности за ее нарушение или несоблюдение, с рассмотрением каждого случая на совещаниях с постановкой вопросов, направленных на сохранность перевозимых грузов и имущества.

Владельцам вагонов необходимо предъявлять свидетельство о технической исправности вагона, в том числе его арматуры, гарантирующее безопасность перевозки конкретного груза. Номер свидетельства также необходимо отмечать в отчетной книге.

Осмотр вагонов и контейнеров должен осуществляться с пролазкой работниками ПТО. Вагоны, предъявляемые к техническому осмотру под погрузку грузов, должны иметь четкие надписи о проведении периодического ремонта.

Вагоны, подготовленные к отправке грузов, должны иметь исправный кузов, без каких-либо зазоров, соответствовать техническому регламенту производителя. Загрузочные и боковые люки должны быть закрыты. Обнаруженные при осмотре зазоры и неплотности в кузове вагона должны быть незамедлительно устранены работниками ПТО. Заделка зазоров и просветов в дверных проемах вагонов, люковых отверстиях вагонов производится

грузоотправителем. При погрузке грузов средствами железной дороги заделка производится дорогой.

В обязанности осмотрщиков-ремонтников вагонов отдельным пунктом следует включить необходимость тщательной проверки исправности стен, пола, крыши, люков, дверей и печной разделки вагона. Плотность кузова должна проверяться изнутри вагона при закрытых дверях и люках. При проверке плотности кузова вагона особое внимание должно быть обращено на места сопряжения опалубки крыши с деревянной обшивкой боковых стен, а вагона с переходной площадкой – также на место сопряжения опалубки крыши с обшивкой торцевой стены, выходящей на тормозную площадку. Выявленные при осмотре неисправности должны быть устранены, после чего осмотрщик-ремонтник вагонов, убедившись в исправности вагона, должен сделать отметку в книге осмотра вагонов о годности его под погрузку данного груза.

С учетом сказанного представляется, что в вагонных депо, работающих с предприятиями, в собственности которых находится подвижной состав с правом выхода на пути ОАО «РЖД», должна проводиться работа по обучению работников ПТО на предмет соответствия их профессиональных навыков и умений требованиям и обязательной аттестацией обслуживающего персонала:

1) по особенностям конструкции вагонов, порядку технического обслуживания и ремонта вагонов (виды, сроки, знаки, надписи, трафареты, клейма и т. д.);

2) по порядку предъявления вагонов к перевозкам и техническому обслуживанию (Прил. 6).

Таким образом, в группу профилактических мероприятий технического характера, оказывающих непосредственное влияние на исследуемую криминогенную среду, необходимо включить следующие, наиболее эффективные меры:

– ограничение свободного доступа на железнодорожные платформы с грузовыми составами посторонних лиц, т. е. усиление мер пропускного режима, улучшение ограждения контейнерных площадок;

– обеспечение современными техническими средствами защиты подвижного состава (несмотря на то что сегодня существует масса различных запорно-пломбировочных и иных устройств, позволяющих ограничить доступ к перевозимым грузам, большая часть грузоотправителей не намерена тратить значительные средства, чтобы защитить свое имущество, рассчитывая на то, что его перевозимое имущество не подвергнется нападению);

– применение блокирования вагонов и контейнеров в грузовых железнодорожных составах в ночное время (это позволит ограничить доступ посторонних людей к составу с товарно-материальными ценностями, что намного сузит круг подозреваемых при совершении кражи груза в ночное время, а в ходе настоящего исследования было установлено, что преобладающее количество краж грузов из подвижного состава совершается именно в ночное время);

– для снижения посягательств на перевозимую автомобильную и иную технику, а также ее разукomплектование внедрение отдельной отгрузки легко снимающихся деталей с одновременной или опережающей их отправкой получателю;

– установка дополнительного оборудования связи для сообщения о критической ситуации в неохраняемых подвижных составах; 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.

Классическое направление предупреждения преступности достаточно широко разработано в теории криминологии. Правомерность и значимость виктимологической профилактики также активно исследовались в науке криминологии¹, но практическая реализация этого направления имеет в

¹ См.: Ривман Д. В. О виктимологической профилактике преступлений // Вопросы профилактики преступлений. Л., 1977; Блувштейн Ю. Д., Зырин М. И., Романов В. В. Виктимологический аспект профилактики преступлений. Минск, 1986; Рыбальская В. Я. Виктимологические проблемы преступности несовершеннолетних. Иркутск, 1983;

настоящее время эпизодический характер. А в отношении потерпевших от краж грузов из подвижного состава данный вид профилактики ранее исследован не был вообще.

По мнению А. Л. Репецкой, система предупреждения преступности, помимо традиционного направления этой деятельности «от преступника», должна включать и относительно самостоятельное направление профилактики – виктимологическое¹. В содержание виктимологического направления предупреждения краж грузов входит комплекс специфических мер, направленных на выявление и предупреждение виктимогенных факторов ситуативного характера, а также нейтрализация опасных ситуаций с ориентированием на определенные типы потенциальных потерпевших.

В ходе исследования нами были выделены факторы, способствующие проявлению виктимного поведения, к которым в большей степени относятся поведенческие особенности конкретного потерпевшего от кражи в сфере грузоперевозок, а также некоторые особенности внешней среды допреступной и преступной ситуации. В ходе планирования профилактических мероприятий, призванных исключить субъективные причины виктимизации, первостепенным является определение круга лиц, на которых будет оказано воздействие.

Прежде всего при разработке данного комплекса необходимо учитывать, что поскольку преступник и потерпевший не находятся в контакте при совершении преступления, меры, которые необходимо применять на этапах ранней профилактики, имеют сходный характер применительно как к физическим, так и к юридическим лицам, подвергшимся виктимизации от краж грузов. Комплекс предупредительных мер должен состоять, как представляется, из двух групп мер. Первая группа должна быть ориентирована на повышение

Репецкая А. Л. Виновное поведение потерпевшего и принцип справедливости в уголовной политике. Иркутск, 1994; Коновалов. В. П. Виктимность и ее профилактика // Виктимологические проблемы борьбы с преступностью. Иркутск, 1982; Коробеев А. И. Советская уголовно-правовая политика и некоторые виктимологические проблемы // Виктимологические проблемы борьбы с преступностью. Иркутск, 1978.

¹ Репецкая А. Л., Рыбальская В. Я. Криминология: Общая часть учеб. пособие. Иркутск, 1999. 240 с.

уровня охраны имущества потенциальных потерпевших; вторая – на их информированность относительно виктимогенных факторов, способствующих виктимизации, и их предотвращения.

Исследованием установлено, что основной причиной виктимизации потерпевших от краж грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта (грузоотправителя, грузоперевозчика, грузополучателя) является повсеместное нарушение действующих на железной дороге Правил грузоперевозок.

Среди прочих особо была выделена доступность для посягательства на грузы в процессе их транспортировки. В этой связи грузоотправителю, для повышения эффективности охраны грузов при его упаковке следует использовать материалы, соответствующие размерам, весу и уязвимости груза. Коробки, емкости и любая другая упаковка должны быть прочными, с амортизирующим материалом, способным защитить от ударов и трения в пути (смятая бумага, ветошь, пузырчатая пленка и т. п.). Отдельные предметы, сложенные в коробки, ящики и т. п., должны перекладываться разделителями – картонными листами, пенопластом и др. Предметы внутри коробок должны быть зафиксированы прокладочными материалами во избежание переворачивания и изолированы друг от друга.

Помимо этого, в настоящее время существует достаточно разнообразных запорно-пломбирочных устройств, в том числе обеспечивающих надежную защиту от несанкционированного вскрытия грузовых транспортных средств, которые, в свою очередь, являются достаточно дорогостоящими. К таким, например, относится силовая металлическая пломба с встроенным в корпус микрочипом, на который с помощью специального устройства – сканера записывается информация о перевозимом грузе, фиксируется время пломбирования, указывается отправитель и получатель (на чипе дублируется информация товарно-транспортной накладной, что также позволяет избежать внесения неверных сведений в товарно-транспортную накладную). Таким образом, при наличии на пункте промежуточного контроля сканера, связанного с

Интернетом, владелец груза может получить информацию о его месте нахождения.

В результате опроса сотрудников транспортной полиции нами выявлено, что меры виктимологической профилактики преступлений применяют практически все основные службы ОВД. Так, службой общественной безопасности данные меры используются в 30,2 % случаев, подразделениями следственных органов – в 35,9 %, сотрудниками оперативного подразделения (в том числе ОБППГ) – в 38,2 %. В большей степени данные меры осуществляются подразделениями дознания (63,2 %), меньше всего профилактические мероприятия реализуются патрульно-постовой службой (10 %). Однако представляется, что мероприятия по виктимологической профилактике должны осуществляться специализированными службами органов внутренних дел различных уровней совместно с общественными формированиями региональных органов власти.

Другой группой мер виктимологической профилактики краж грузов на железнодорожном транспорте должна стать разработка информационных программ, направленных на потенциальных потерпевших, а также на реальных жертв для предотвращения их повторной виктимизации от краж грузов. Приказом МВД РФ № 19 «О деятельности органов внутренних дел по предупреждению преступлений» указано на обязанность сотрудников следственных подразделений осуществлять профилактическую деятельность среди лиц, потерпевших от преступных посягательств, в целях изменения их виктимного поведения¹. Однако ни в каком нормативном акте не прописано, как эта деятельность должна реализовываться на практике².

В связи с чем одним из главных направлений виктимологической профилактики краж грузов на железнодорожном транспорте должна стать разработка целевых комплексных программ, направленных на группы

¹ О деятельности органов внутренних дел по предупреждению преступлений приказ МВД России от 17.01.2006 № 19. URL: <http://rulaws.ru/>. (дата обращения: 12.11.2017).

² Тимко С. А., Урусов А. А. Предупредительно-профилактическая деятельность органов предварительного расследования в отношении жертв преступлений // Вестн. Ом. юрид. акад. 2017. Т. 14, № 2. С. 50–54.

потерпевших. Указанные программы должны включать информацию: о виктимогенных факторах, способствующих виктимизации как от краж в целом, так и от краж грузов, перемещаемых по железной дороге; о способах предотвращения такой виктимизации. Для распространения данной информации необходимо использовать телевидение, Интернет, сотовую связь. Кроме того, в местах отправки грузов можно использовать стенды, плакаты, инструкции, информирующие грузоотправителей о необходимых мерах безопасности при отправлении грузов.

С этой же целью специальные субъекты, осуществляющие предупредительную работу, могут проводить специальные занятия (лекции) на различных предприятиях и в организациях, непосредственно осуществляющих грузоперевозки. Такие занятия должны быть построены на основе обобщения имеющейся судебной практики, с демонстрацией типичных ситуаций, предшествовавших совершению краж грузов из подвижного состава, и разъяснением возможных вариантов поведения работников в этих случаях.

Проведение такого рода занятий на предприятиях и организациях железнодорожного транспорта, к сожалению, не могут носить обязательного характера, ввиду того что будут сокращать основное время работы, поэтому частота их проведения полностью будет зависеть от руководства того или иного предприятия.

Как было выяснено в ходе опроса, сотрудниками ОВДт в большей степени применяются такие методы общей виктимологической профилактики, как распространение памяток о конкретных способах защиты от преступника; разъяснение норм, регламентирующих правомерное поведение; проведение бесед в образовательных и школьных учреждениях, а также по месту жительства о поведении при столкновении с фактами преступного посягательства. Однако настоящим исследованием установлено, что подобные меры, направленные на виктимологическую профилактику в сфере краж грузов из подвижного состава, не проводятся.

Мероприятия виктимологической профилактики, как правило, призваны не допустить виктимизацию потенциальных потерпевших от краж в сфере грузоперевозок, хотя разъяснительную работу необходимо проводить и с лицами, уже ставшими потерпевшими. С такими лицами нужно проводить отдельные беседы, в ходе которых им необходимо указать на ошибки, допущенные ими ранее при отправке или перевозке грузов подвижным составом. Данные меры более относятся к юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям, осуществляющим перевозки грузов на постоянной основе. Кроме того, лицам, уже пострадавшим от кражи груза, можно раздавать памятки, инструкции, методические пособия, в которых будут прописаны основные правила отправки и перевозки груза.

Специальные меры виктимологического характера также должны базироваться на анализе виктимного поведения потерпевшего и виктимогенных факторов, которые детерминируют виктимизацию потерпевших от краж грузов¹.

Для предупреждения повторной виктимизации отделам транспортной полиции на подведомственных участках железных дорог можно порекомендовать вести учет потерпевших от исследуемых преступлений с целью получения виктимологически значимой информации. Для этого необходимо создать такую форму отчетности, в которой будут отражены данные о повторной виктимизации потерпевших; типичные по возникновению и реализации криминогенные ситуации совершения краж грузов; место, время, ущерб, причиненный в результате хищения, способы его совершения, а также указание на другие значимые параметры данных преступлений, количество совершенных в отношении конкретной фирмы уголовных правонарушений за определенный промежуток времени (например, полгода).

Такие меры позволят лучше ориентироваться относительно конкретных лиц, а также различных организаций и предприятий, осуществляющих грузоперевозки и являющихся как отправителями, так и получателями грузов, которым важна их имущественная безопасность в процессе перевозки. Данный

¹ Ривман Д. В. Виктимологические факторы и профилактика преступлений. СПб., 1975. С. 132.

учет гуманен по целям и никак не компрометирует граждан и юридических лиц в данной сфере¹.

Несомненно, что дополнение профилактической работы мерами виктимологического характера должно основываться на исходных данных о потерпевших от краж грузов, их поведении в предкриминальной ситуации. Установление таких данных возможно лишь при условии правильно организованного виктимологического изучения, которое основывается на исследовании непосредственно самих ситуативных факторов виктимогенного характера.

Кроме того, с целью виктимологической профилактики предлагается создание плакатов информационно-агитационного содержания об основных способах совершения краж из подвижного состава, которые необходимо разместить в пунктах отправки грузов, на технических и передаточных станциях, в пунктах выдачи грузов, а также на предприятиях и организациях, осуществляющих перевозки грузов (Прил. 4).

Однако наивно полагать, что обращение к виктимологическим возможностям предупреждения краж грузов кардинально изменит настоящее положение дел. В данном случае необходимо подчеркнуть, что такое направление, как виктимологическая профилактика, лишь дополняет традиционное предупреждение преступности. Представляется, что виктимологическая профилактика в сфере краж грузов из подвижного состава улучшит существующее положение вещей и пойдет на пользу как участникам перевозочного процесса, так и органам внутренних дел на транспорте.

Перечисленные меры предупреждения краж грузов из подвижного состава на объектах железнодорожного транспорта, конечно, не являются исчерпывающими, но представляются приоритетными и могут способствовать снижению краж в этой сфере и преступности в целом.

¹ Коновалов В. П. Виктимизация от преступности и ее статистическое выражение: автореф. ... дис. канд. юрид. наук 12.00.08. М., 1979. 21 с.

В обеспечении сохранности перевозимых грузов нельзя опираться только на силы и средства ОВД на транспорте, сотрудников СПВО, использование различных форм юридической ответственности. Важно постоянно искать новые формы и методы предупредительной деятельности. Необходимо опираться на трудовые коллективы железнодорожного транспорта и клиентские организации. У всех работников транспорта, грузоотправителей и грузополучателей должна быть активная позиция в отношении обеспечения сохранности перевозимых грузов.

Проблема обеспечения сохранности перевозимых товарно-материальных ценностей не может быть сведена только к деятельности правоохранительных органов, проблеме наказания, уголовной и иной ответственности. Она гораздо сложнее и нуждается в дальнейшей разработке.

В заключение сформулируем следующие выводы.

1. Специально-криминологическое предупреждение краж грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта включает меры правового, организационно-управленческого и технического характера:

а) меры правового характера направлены на оптимизацию действующей нормативной базы, регулирующей деятельность инфраструктуры железнодорожного транспорта в области сил и средств обеспечения сохранности перевозимого подвижным составом имущества;

б) меры организационно-управленческого характера включают:

– осуществление должного взаимодействия сотрудников органов внутренних дел на транспорте с территориальными подразделениями ОВД, СПВО, ГБР, администрацией железнодорожной инфраструктуры, а также с общественными организациями и формированиями с целью должного обеспечения охраны перевозимого подвижным составом имущества и сокращения количества грузовых краж на объектах транспорта;

– служебные проверки с целью предотвращения участия работников железнодорожного транспорта в кражах перевозимых грузов, а также укрепления трудовой дисциплины руководителями филиалов и структурных подразделений

ОАО «РЖД» по каждому случаю кражи имущества, совершенной с участием работников, результаты которой оглашать на общих собраниях и селекторных совещаниях предприятий железнодорожного транспорта; постоянный контроль соблюдения трудовой и технологической дисциплины и др.;

– комплекс предупредительных мер виктимологического характера, который 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 предотвращения;

в) в группу профилактических мероприятий технического свойства входят: обеспечение современными техническими средствами защиты подвижного состава; улучшение связи между лицами, сопровождающими подвижной состав, машинистом и стационарным отделом транспортной полиции; установление дополнительного оборудования связи для сообщения о критической ситуации в неохраняемых подвижных составах; установка 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.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Проведенное исследование показало уязвимость всей транспортной системы, что вынуждает находить новые пути и механизмы обеспечения сохранности перевозимых товарно-материальных ценностей.

Анализ динамики краж грузов в период с 2009 по 2017 г. на территории Восточно-Сибирской, Забайкальской, Дальневосточной железных дорог свидетельствует о достаточно высоких и стабильных показателях краж грузов из подвижного состава, и, соответственно, их предупреждение является первостепенной задачей. Кражи грузов из подвижного состава наносят значительный вред как отдельным гражданам, организациям, предприятиям, учреждениям, так и государству в целом. Все это указывает на необходимость усовершенствования предупредительных мер в борьбе с исследуемым видом преступлений.

Многоаспектный анализ имеющихся на сегодняшний день проблем в области преступных посягательств на перевозимые грузы, проведенный автором, позволил сформулировать некоторые выводы и рекомендации по совершенствованию предупредительной деятельности органов внутренних дел на транспорте во взаимодействии со специализированными подразделениями в сфере охраны перевозимых грузов, а также предприятиями и организациями железнодорожного комплекса, общественными формированиями.

Ознакомление с общей характеристикой основных обстоятельств совершения краж грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта позволит сотрудникам транспортной полиции более предметно строить организацию мер предупреждения преступных посягательств на грузы. Так, знание типичных мест совершения краж грузов поможет оперативным сотрудникам по борьбе с преступными посягательствами на грузы сосредоточить на них особое внимание и организовать надежное их оперативное сопровождение. В частности, требуют повышенного внимания такие грузовые объекты, как места

пребывания подвижного состава (сортировочные, отправочные, отстойные и иные парки и пути, выставочные и погрузочно-разгрузочные пути).

Проведенным исследованием установлено, что из числа лиц, осуществляющих кражи грузов на объектах железнодорожного транспорта, преобладают лица в возрасте от 18 до 30 лет, подавляющее большинство которых являются работниками железнодорожного транспорта, и лица, проживающие вблизи железнодорожной магистрали. Именно на этой категории лиц должно быть сконцентрировано пристальное внимание с целью предупредительного воздействия.

Необходимо проявлять особый интерес к деятельности слесарей ПТО, составителей поездов, осмотрщиков вагонов. На стационарных объектах заслуживают повышенного внимания работники дистанций погрузочно-разгрузочных работ, а также ответственные за груз и иные лица, организующие его переработку, в частности приемосдатчики. Не следует упускать из виду возможность совершения преступления проводниками грузовых вагонов (например, механиками рефрижераторных вагонов), которые, как установлено исследованием, находясь вблизи грузовых объектов транспорта, совершают кражи грузов и скрывают похищенное в служебных помещениях или среди сопровождаемых грузов.

Помимо этого, в ходе исследования выявлено, что сотрудники железнодорожного транспорта нередко весьма активно участвуют в групповых кражах, отсюда напрашивается вывод о необходимости своевременной осведомленности о фактах замышляемых, подготавливаемых или уже совершенных краж грузов.

Из числа представительниц женского пола, посягнувших на железнодорожные грузы в исследуемый период с 2009 по 2017 г., не выявлено лиц несовершеннолетнего возраста.

Наибольший интерес для практических органов могут представлять сведения о способах совершения краж грузов из подвижного состава. Установлено, что кражи грузов имеют отличительные особенности по способу

проникновения к перевозимым ценностям ввиду специфики инфраструктуры железнодорожного комплекса, прежде всего – подвижного состава. Объектами, наиболее подверженными преступным посягательствам, являются вагоны, платформы, контейнеры, цистерны.

Предметами преступных посягательств в первую очередь являются бытовая техника, нефтепродукты, автомобильные и иные запчасти, продукты питания, спиртные напитки и др.

Исследованием выявлены отличительные особенности криминологической характеристики краж грузов, характеристики лиц, совершающих исследуемые преступления, факторов, детерминирующих их совершение, а также характеристики лиц, потерпевших от краж в сфере грузоперевозок.

Меры виктимологической профилактики краж грузов являются неотъемлемой частью комплекса мер, направленных на предупреждение преступных посягательств на собственность как физических, так и юридических лиц. По этой причине, безусловно, кражи грузов из подвижного состава также необходимо изучать с позиции фактора потерпевшего. Всестороннее изучение личности и поведения потерпевшего, оценка роли, которую он играет в предкриминальной и криминальной ситуации, позволит более тщательно установить все обстоятельства, способствующие совершению исследуемого вида преступления, определить эффективные меры виктимологической профилактики краж грузов из подвижного состава.

Большая доля краж грузов из подвижного состава совершаются при способствующем поведении потерпевших (участников перевозочного процесса).

Результаты исследования продемонстрировали, что процессу виктимизации потерпевших от краж перевозимых железнодорожным транспортом грузов способствует ряд субъективных факторов, например, таких как несоблюдение установленных ОАО «РЖД» правил перевозки грузов, пренебрежение элементарными мерами предосторожности к перевозимому подвижным составом имуществу, что и оказало влияние на их поведение непосредственно перед

совершением преступления (отсутствие надежных ЗПУ, несвоевременное получение груза, подача состава в технически неисправном состоянии и др.).

Предупреждение краж грузов из подвижного состава на железнодорожном транспорте должно реализовываться согласно следующим основным критериям:

– устранение отклонений и противоречий, имеющих в социально-экономической, правовой и нравственно-культурной сферах жизни общества, цель которых ориентирована на снижение факторов, детерминирующих совершение рассматриваемого вида преступлений;

– воздействие на лиц, способных совершить кражи грузов; лиц, которые имели (имеют) доступ к подвижному составу или грузу; лиц, являющихся участниками перевозочного процесса;

– устранение многочисленных недостатков в производственной деятельности железнодорожных предприятий и организаций, осуществляющих грузоперевозки; модернизация парка подвижного состава;

– повышение уровня взаимодействия органов внутренних дел на транспорте с территориальными ОВД, специализированными подразделениями по охране и сопровождению перевозимых грузов, администрацией объектов железнодорожного транспорта, общественными формированиями (объединениями).

Не вызывает сомнения то обстоятельство, что значительная роль в предупреждении краж грузов из подвижного состава, совершаемых на объектах железнодорожного транспорта, отводится сотрудникам транспортной полиции. В целях улучшения деятельности органов внутренних дел на транспорте по предупреждению краж грузов необходимо принятие следующих мер:

1) улучшение профессиональных навыков и умений сотрудников ОВД на транспорте;

2) индивидуальная разъяснительная профилактическая работа сотрудников транспортной полиции с работниками, чья деятельность непосредственно связана с обработкой грузов, а также с иными участниками перевозочного процесса;

3) выявление наиболее криминогенных участков железной дороги и использование на данных участках усиленной охраны составов с привлечением специализированных подразделений и общественных формирований;

4) изучение динамики краж на обслуживаемом участке дороги или грузовом объекте, выяснение наиболее распространенных мест и способов преступлений, выявление каналов сбыта похищенных товарно-материальных ценностей;

5) проведение своевременной и качественной проверки оперативной информации, поступающей от негласных источников о преступлениях в сфере грузовых перевозок;

6) широкое применение в своей деятельности общественности, в частности, из числа работников железнодорожного комплекса;

7) использование в работе передового опыта, достигнутого различными подразделениями органов внутренних дел.

Очевидно, что настоящим диссертационным исследованием выявлены далеко не все пробелы такой многогранной проблемы, как предупреждение краж грузов из подвижного состава, отмечены не все недостатки субъектов данной предупредительной деятельности, в том числе и органов внутренних дел на транспорте.

Такого рода проблематика предполагает более глубокое изучение некоторых аспектов краж грузов из подвижного состава на железнодорожном транспорте, рассмотренных в настоящем исследовании в общем контексте.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

Нормативные правовые акты и иные официальные документы

1. Конституция Российской Федерации [принята всенарод. голосованием 12.12.1993; по состоянию на 21.07.2014] // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 2014. – № 31. – Ст. 4398.
2. Всеобщая декларация прав человека: [принята Генеральной Ассамблеей ООН 10 дек. 1948 г.] // Рос. газ. – 1995. – 5 апр.
3. Международный пакт о гражданских и политических правах (Нью-Йорк, 16 декабря 1966 г.): [принят резолюцией 2200А (XXI) Генеральной Ассамблеи ООН] // Ведомости Верховного Совета СССР. – 1976. – № 17. – Ст. 291.
4. Конвенция о защите прав человека и основных свобод: [от 4 нояб. 1950 г.; ратифицирована Рос. Федерацией федер. законом от 30 марта 1998 г. № 54-ФЗ] // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 1998. – № 14. – Ст. 1514.
5. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 № 63-ФЗ (в ред. Федерального закона от 03.04.2017 № 33-ФЗ) // Рос. газ. 1996. 18 июня; 19 июня; 20 июня; 25 июня; 2013. 26 июля.
6. Уголовный кодекс РСФСР 1960 г. // Ведомости Верховного Совета РСФСР. – 1960. – № 40. – Ст. 591.
7. Уголовно-исполнительный кодекс Российской Федерации от 8 января 1997 г. № 1-ФЗ (в ред. Федерального закона от 15 ноября 2016 г. № 219-ФЗ) // Рос. газ. – 1997. – 16 января; 2013. – 26 июля.
8. Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации от 18 декабря 2001 г. № 174-ФЗ (в ред. Федерального закона от 28 марта 2017 г. № 51-ФЗ) // Рос. газ. – 2001. – 22 дек.; 2013. – 26 июля.
9. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ (в ред. Федерального закона от 03.04.2017 № 65-ФЗ) // Рос. газ. – 2001. – 31 дек.; 2013. – 7 авг.

10. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая). – М. Проспект, КноРус, 2017. – 496 с.

11. О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с принятием Федерального закона «О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации и Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации по вопросам совершенствования оснований и порядка освобождения от уголовной ответственности» федер. закон от 3 июля 2016 г. № 326-ФЗ // Рос. Газ. – 2016. – № 7017.

12. О железнодорожном транспорте в Российской Федерации федер. закон № 17-ФЗ от 10.01.2003 (в ред. ФЗ от 07.07.2003 № 115-ФЗ) // Собр. законодательства РФ. – 2003. – № 2. – Ст. 169.

13. Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации федер. закон от 10.01.2003 № 18-ФЗ (в ред. ФЗ от 07.07.2003 № 122-ФЗ, от 04.12.2006 № 201-ФЗ, от 26.06.2007 № 118-ФЗ) // Собр. законодательства РФ. – 2003. – № 2. – Ст. 170 // КонсультантПлюс [Электронный ресурс] справочная правовая система.

14. О полиции федер. закон от 07.02.2011 № 3-ФЗ // Рос. газ. – 2011. – № 5401.

15. О железнодорожном транспорте в Российской Федерации федер. закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ // КонсультантПлюс [Электронный ресурс] справочная правовая система. (дата обращения: 10.04.2017).

16. Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта федер. закон от 27.02.2003 № 29-ФЗ// КонсультантПлюс [Электронный ресурс] справочная правовая система. (дата обращения: 10.04.2017).

17. О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации указ Президента РФ от 31.12.2015 № 683 // Рос. газ. – 2015. – 31 дек.

18. Положение о координации деятельности правоохранительных органов по борьбе с преступностью указ Президента РФ от 18.04.1996 № 567 // Собр. законодательства РФ. – 1996. – № 1. – Ст. 1958.

19. О концепции национальной безопасности Российской Федерации указ Президента РФ от 10.01.2000 № 24 // Гарант [Электронный ресурс]: справочная правовая система. (дата обращения: 10.04.2017).

20. О создании открытого акционерного общества «Российские железные дороги»: Постановление Правительства от 18 сентября 2003 года № 585 // Гарант [Электронный ресурс]: справочная правовая система.

21. Об утверждении Положения о ведомственной охране постановление Правительства РФ от 27 июня 2009 г. № 540 // http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_110492/. (дата обращения: 10.04.2017).

22. О судебной практике по делам о краже, грабеже, разбое постановление Пленума Верховного Суда РФ от 27.12.2002. № 29 // Рос. газ. – 2003. – 18 янв.

23. О судебной практике по делам о преступлениях против личной собственности: постановление Пленума Верховного суда СССР от 05.09.1986 № 11(с изм. от 30.11.1990) // Сборник постановлений Пленумов Верховных судов СССР и РСФСР (Российской Федерации) по уголовным делам. – М. Спарк, 2005. – 560 с.

24. Об организации работы специализированных групп военизированной охраны и транспортной милиции приказ МВД СССР И МПС СССР № 54 ЦЗ/333 от 20.11.1974 // КонсультантПлюс [Электронный ресурс] справочная правовая система. (дата обращения: 10.05.2017).

25. Об утверждении Временного типового положения о группе быстрого реагирования федерального государственного предприятия «Ведомственная охрана железнодорожного транспорта Российской Федерации» по охране перевозимых железнодорожным транспортом грузов приказ от 30.03.2015 № К-10/92 // КонсультантПлюс [Электронный ресурс] справочная правовая система. (дата обращения: 10.05.2017).

26. Об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 г. распоряжение Правительства РФ от 22.11.2008 № 1734-р //

КонсультантПлюс [Электронный ресурс] справочная правовая система. (дата обращения: 20.03.2017).

27. О деятельности органов внутренних дел по предупреждению преступности: приказ № 19 от 17.01.2006 г // Консультант Плюс [Электронный ресурс]: справочная правовая система.– Сетевая версия.– www.consultant.ru.– режим доступа: Компьютер, свободный.(дата обращения: 20.03.2017).

28. Об организации нарядов милиции и членов поездных бригад: приказ МВД России № 105/6Ц от 31.01.2000 г.// [http:// www.Esrr.mps/ sprav](http://www.Esrr.mps/sprav) ВСЖД.(дата обращения: 20.03.2017).

29. Об утверждении Инструкции о порядке реагирования при обнаружении признаков хищения грузов, перевозимых железнодорожным транспортом, рассмотрения сообщений о совершении указанных преступлений приказ Генеральной прокуратуры РФ, Минтранса РФ и МВД РФ от 13.12.2011 № 428/317/1231 // КонсультантПлюс [Электронный ресурс] справочная правовая система. (дата обращения 10.04.2017).

30. Об утверждении Типового положения о линейном отделе Министерства внутренних дел Российской Федерации на железнодорожном, водном и воздушном транспорте приказ МВД РФ от 15.06.2011 № 636. [Электронный ресурс]. – URL: <http://base.garant.ru>. (дата обращения 11.05.2017).

31. Об утверждении Инструкции по организации работы нарядов полиции линейных управлений (отделов) МВД России на железнодорожном, водном и воздушном транспорте и работников локомотивных и поездных бригад по обеспечению правопорядка в поездах дальнего следования и пригородного сообщения [Электронный ресурс] приказ М-ва внутренних дел РФ, М-ва транспорта РФ от 27.12.2013 № 1022/487. – URL: <https://rg.ru/> (дата обращения 11.05.2017).

32. Об утверждении Правил пломбирования вагонов и контейнеров на железнодорожном транспорте приказ МПС РФ от 17.06.2013 № 24 // КонсультантПлюс [Электронный ресурс] справочная правовая система. (дата обращения 11.05.2017).

33. Об утверждении Правил перевозок железнодорожным транспортом грузов с сопровождением и охраной грузоотправителей, грузополучателей и перечней грузов, требующих обязательного сопровождения и охраны приказ МПС РФ от 18.06.2003 № 38 // Гарант [Электронный ресурс] справочная правовая система. (дата обращения 11.05.2017).

34. Об утверждении статистического отчета «Сведения о деятельности следственных органов Следственного комитета Российской Федерации по противодействию коррупции [Электронный ресурс] приказ Следственного комитета РФ от 28.03.2011 № 41. – URL: <http://base.consultant.ru>. (дата обращения: 20.06.2017).

35. О практике применения судами Российской Федерации законодательства при рассмотрении дел о хищениях на транспорте постановление Пленума Верховного Суда РФ от 23.12.1980 № 6 (в ред. от 21.12.1993) // Сборник постановлений Пленумов Верховных судов СССР и РСФСР (Российской Федерации) по уголовным делам. – М. Спарк, 2005. – 560 с.

36. Положение о ведомственной пожарной охране железнодорожного транспорта Российской Федерации приказ Федерального агентства железнодорожного транспорта от 07.02.2008 № 46 // справочная правовая система.– Сетевая версия.– www.consultant.ru.– режим доступа: Компьютер, свободный.(дата обращения: 20.03.2017).

37. Положение о спецподразделении ведомственной охраны (СПВО) Иркутского отряда ведомственной охраны филиала ФГП ВО ЖДТ России на ВСЖД утв. директором филиала ФГП «Ведомственная охрана ЖДТ России» на Восточно-Сибирской железной дороге // КонсультантПлюс [Электронный ресурс] справочная правовая система. (дата обращения: 20.03.2017).

38. Приказ МВД России от 31.12.2013 № 1045[Электронный ресурс]. – URL: <http://regnews.org/law/ze/g2.htm>.(дата обращения 10.04.2017).

39. Правила коммерческого осмотра поездов и вагонов [Электронный ресурс]: утв. М-вом путей сообщения РФ 29.12.1996 № ЦМ-360 // Докипедия. – URL: <http://dokipedia.ru/document/5182386>.(дата обращения 10.04.2017).

40. Правила перевозок грузов железнодорожным транспортом. http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_110492/. (дата обращения 10.04.2017).

Материалы судебной практики

41. Апелляционное определение по исковому заявлению Б. к открытому акционерному обществу «Российские железные дороги» о возмещении ущерба, причиненного в связи с осуществлением перевозки груза железнодорожным транспортом за повреждение автомобиля Челябинского областного суда от 14.04.2015. Дело № 11-4097/2015. – URL: <https://bsr.sudrf.ru/bigs/portal.htm> (дата обращения 10.08.2017).

42. Уголовное дело № 770101 // Архив Железнодорожного районного суда г. Читы Забайкальского края за 2013 г.

43. Уголовное дело № 1-2162013 // Архив Ингодинского районного суда г. Чита за 2013 г.

44. Уголовное дело № 720101 // Архив Ленинского районного суда г. Иркутска за 2007 г.

45. Уголовное дело № 830120 // Архив Октябрьского районного суда г. Улан-Удэ за 2008 г.

46. Уголовное дело № 824003 // Архив Октябрьского районного суда г. Улан-Удэ за 2010 г.

47. Уголовное дело № 870215 // Архив Свердловского районного суда г. Иркутска за 2013 г.

48. Уголовное дело № 770118 // Архив Шелеховского городского суда Иркутской области за 2007 г.

49. Уголовное дело № 921345 // Архив Шелеховского городского суда Иркутской области за 2009 г.

50. Уголовное дело № 21069 // Архив Шелеховского городского суда Иркутской области за 2010 г.

51. Уголовное дело № 135004 // Архив Шелеховского городского суда Иркутской области за 2012 г.

52. Кассационное определение Амурского областного суда от 27.07.2010 по делу № 22-1435 [Электронный ресурс]. – URL: <https://bsr.sudrf.ru/big5/portal.htm> (дата обращения: 23.07.2017).

53. Приговор индустриального районного суда г. Хабаровска от 15.10.2014 по делу № 1-966/2014 [Электронный ресурс]. – URL: <https://bsr.sudrf.ru/big5/portal.htm> (дата обращения: 13.01.2016).

54. Приговор Хабаровского районного суда Хабаровского края 06.05.2014 г. по делу № 1-35/2014 [Электронный ресурс]. – URL: <https://bsr.sudrf.ru/big5/portal.htm> (дата обращения: 15.04.2016).

55. Приговор Черновского районного суда г. Читы от 17.03.2015 по делу № 1-439/2014. – URL: <https://bsr.sudrf.ru/big5/portal.htm> (дата обращения: 10.02.2017).

56. Решение Зиминского городского суда Иркутской области от 13.01.2014 по делу № 2-7/2014 [Электронный ресурс]. – URL: <https://bsr.sudrf.ru/big5/portal.htm> (дата обращения: 08.07.2017).

57. Решение Тайшетского городского суда Иркутской области от 26.05.2015 по делу № 2-1003/15 URL: <https://bsr.sudrf.ru/big5/portal.htm> (дата обращения 08. 07. 2017).

58. Офиц. сайт ФКУ ГИАЦ МВД России [Электронный ресурс]. – URL: <http://10.5.16/csi/modules/> (дата обращения: 10.11.2016).

Книги (учебники, учебные пособия, монографии, курсы лекций)

59. *Аванесов, Г. А.* Криминология учебник / г. А. Аванесов. – М.: Юнити-Дана, 2012. – 575 с.

60. *Акутаев, Р. М.* Латентная преступность: современное понимание учеб. пособие / Р. М. Акутаев. – СПб. СПбУ МВД РФ, 1998. – 61 с.

61. *Алексеев, А. И.* Криминология и организация предупреждения преступлений / А. И. Алексеев. – М., 1995. – 315 с.

62. *Алексеев, А. И.* Криминология курс лекций / А. И. Алексеев. – М. Щит-М, 2005. – 512 с.
63. *Аликперов, Х. Д.* Уголовно-правовые вопросы квалификации хищений грузов на железнодорожном транспорте / Х. Д. Аликперов; Под ред. Г.М. Миньковского. - Баку : Азернешр,, 1986. – 129 с.
64. *Анощенкова, С. В.* Уголовно-правовое учение о потерпевшем / С. В. Анощенкова ; под ред. Н. А. Лопашенко. – М. Волтерс Клувер, 2006. – 131 с.
65. *Антонян, Ю. М.* Концепция причин преступности и причины преступности в современной России / Ю. М. Антонян // Преступность и общество. – М. ВНИИ МВД России, 2001. – С. 29-32.
66. *Антонян, Ю. М.* Криминология. Избранные лекции / Ю. М. Антонян. – М. Логос, 2004. – 448 с.
67. *Антонян, Ю. М.* Роль конкретной жизненной ситуации в совершении преступления учеб. пособие / Ю. М. Антонян. – М.: Изд-во Акад. МВД СССР, 1973. – 71с.
68. *Баранов, Н.Н.* Краткое руководство по проведению первоначальных следственных действий и оперативно-розыскных мероприятий по делам о кражах грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта / Н. Н. Баранов, Е. П. Фирсов. – М.: ВНИИ МВД СССР, 1981. – 41с.
69. *Блувштейн, Ю. Д.* Виктимологический аспект профилактики преступлений / Ю. Д. Блувштейн, М. И. Зырин, В. В. Романов. – Минск. Изд-во Университетское, 1986. – 287с.
70. *Босхолов, С. С.* Основы уголовной политики: Конституционный, криминологический, уголовно-правовой и информационный аспекты / С. С. Босхолов. – 2-е изд. М. ЦентрЮрИнфор, 2004. – 293 с.
71. *Вандышев, В. В.* Изучение личности потерпевшего в процессе расследования / В. В. Вандышев. – Л.: Изд-во ВПУ МВД СССР, Изд-во ЛВК МВД СССР, 1989. – 93 с.

72. *Вандышев, В. В.* Связь «жертва – преступник» и ее использование в раскрытии и расследовании умышленных телесных повреждений / В. В. Вандышев. – Л.: Изд-во ВПУ МВД СССР, 1987. – 97 с.

73. *Варыгин, А. Н.* Кражи грузов, совершаемые на железнодорожном транспорте, и их предупреждение учеб. пособие / А. Н. Варыгин. – Саратов. Саратов. юрид. ин-т, 1998. - 106 с.

74. *Вершинский, С. В.* Динамика вагона учеб. для вузов ж.-д. транспорта / С. В. Вершинский, В. Н. Данилов, В. Д. Хусидов ; под ред. С. В. Вершинского. – 3-е изд., перераб. и доп. – М. Транспорт, 1991. – 360 с.

75. *Виктимологическая характеристика региональной преступности и ее предупреждение / под ред. А. Л. Репецкой.* – М. Academia, 2009. – 304 с.

76. *Гаухман, Л. Д.* Ответственность за преступления против собственности / Л. Д. Гаухман, С. В. Максимов. – М. Учеб.-консультац. центр "ЮрИнфоР", 2004. – 310с.

77. *Гетман, Н. И.* Организация борьбы с преступлениями на пассажирском железнодорожном транспорте практ. пособие / Н. И. Гетман, Ю. В. Степаненко – М. Экзамен, 2003. – 54 с.

78. *Дагель, П. С.* Учение о личности преступника в советском уголовном праве / П. С. Дагель. – Владивосток Изд-во Дальневост. ун-та, 1970. – 132 с.

79. *Долгова, А. И.* Преступность, ее организованность и криминальное общество / А. И. Долгова. - М.: Российская криминологическая ассоциация. 2003. - 572 с.

80. *Игонин, Н. П.* Уголовный кодекс Российской Федерации: постатейный комментарий / Н. П. Игонин. – М. Зерцало ТЕИС, 2005. – 791 с.

81. *Иншаков, С. М.* Криминология учебник / С. М. Иншаков. – М. Юриспруденция, 2000. – 432 с.

82. *Карпец, И. И.* Проблема преступности / И. И. Карпец. – М.: Юрид. лит., 1969. - 168 с.

83. *Квашиш, В. Е.* Основы виктимологии. Проблемы защиты прав потерпевших от преступлений / В. Е. Квашиш. – Издательство: Nota Bene Место издания: Москва 1999. – 280 с.
84. *Квашиш, В. Е.* Профилактика неосторожных преступлений учеб. пособие / В. Е. Квашиш; М-во внутр. дел СССР, Киев. высш. шк.; под ред. В.Н. Брызгалова, 1981. – 210 с.
85. *Коробеев, А.И.* Транспортные преступления и транспортная преступность Монография / А.И. Коробеев. – Москва: Издательство Юрлитинформ, 2015. – 488 с.
86. *Кириллов, Д. А.* Индивидуальная профилактика преступлений ОВД учеб. пособие / Д. А. Кириллов. – Тюмень; Тюмен. Высш.шк., 1994. – 138 с.
87. *Клейменов, М. П.* Криминология учебник / М. П. Клейменов. – М. Норма, Инфра-М, 2012. – 431 с.
88. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации / С. А. Боженко [и др.] ; отв. ред. А. И. Рарог. – 10-е изд., перераб. и доп. – М. Проспект, 2014. – 960 с.
89. *Кон, И. С.* Социология личности / И. С. Кон. – М. Политиздат, 1967. – 383 с.
90. *Котов, Е. Н.* Расследование краж, совершаемых на железнодорожном транспорте учеб. пособие / Е. Н. Котов. – Минск МВШ МВД СССР, 1987. – 48 с.
91. Криминология и профилактика преступлений учебник / под ред. В. Н. Кудрявцева, В. Е. Эминова. – Изд. 3-е, перераб. и доп. – М. Юристъ, 2002. – С. 221.
92. Криминология / Г. А. Аванесов, С. М. Иншаков, С. Я. Лебедев, Н. Д. Эриашвили. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2015. – 576 с.
93. Криминология учеб. для вузов / под общ. ред. А. И. Долговой. – 3-е изд., перераб. и доп. – М. Изд-во Норма, 2005. – 912 с.
94. Криминология: Учебник для вузов / под ред. проф. В.Д. Малко7 ва — 27е изд., перераб. и доп. — М.: ЗАО «Юстицинформ», 2006. — 528 с.

95. Криминология учеб. пособие / под общ. ред. В. Е. Эминова. – М. ИНФРА-М-НОРМА, 1995. – 510 с.
96. Криминология учебник / под ред. Б. В. Коробейникова, Н. Ф. Кузнецовой, Г. М. Миньковского. - М.: Юрид. лит., 1988., 384 с.
97. Криминология учебник / под ред. В. В. Орехова. – СПб. Изд-во С.-Петербур. ун-та, 1992. – 216 с.
98. Криминология учебник / под ред. В. Н. Кудрявцева, В. Е. Эминова. – 3-е изд., перераб. и доп. – М.: Юристъ, 1997. – 512 с.
99. Криминология учебник / под ред. В. Н. Кудрявцева, В. Е. Эминова. – 4-е изд., перераб. и доп. – М. Норма, 2009. – 800 с.
100. Криминология учебник / под ред. В. Н. Кудрявцева, В. Е. Эминова. – М. Юрист, 1995. – 497 с.
101. Криминология учебник / под ред. В. Н. Кудрявцева, В. Е. Эминова. – М.: Юристъ, 1997. – 564 с.
102. Криминология учебник / под ред. Н. Ф. Кузнецовой, Г. М. Миньковского. – М. БЕК, 1998. – 334 с. ;
103. Криминология: учебник для юридических вузов /под ред. Бурлакова В. Н., Сальникова В. П. – СПб., 1998. – 576 с.
104. *Кудрявцев, В. Н.* Генезис преступления. Опыт криминологического моделирования учеб. пособие / В. Н. Кудрявцев. – М.: Инфра-М, Изд. Дом "Форум", 1998. - 216 с.
105. *Кудрявцев, В. Н.* Криминальная мотивация / В. Н. Кудрявцев. – М.: ООО «Юридическое издательство Норма», 1986. – 35с.
106. *Кузнецова, Н. Ф.* Проблемы криминологической детерминации / Кузнецова Н.Ф.; Под ред.: Кудрявцев В.Н. - М.: Изд-во Моск. ун-та, 1984. - 208 с.
107. *Курганов, С. И.* Криминология учеб. пособие / С. И. Курганов. – 2-е изд., перераб. и доп. – М. ЮНИТИ-ДАНА. 2007. – 43 с.
108. *Маркова, Ю. В.* Криминологическая характеристика и предупреждение преступлений против собственности на железнодорожном транспорте монография / Ю. В. Маркова, М. А. Степанова ; М-во внутренних дел

РФ ; Белгород. юрид. ин-т. – Белгород Белгород. юрид. ин-т МВД России, 2014. – 84 с.

109. *Матыцин, А. В.* Борьба с кражами грузов на объектах железнодорожного транспорта: Лекция / А. В. Матыцин. – Хабаровск Высш. шк. МВД РФ, 1993. – 28 с.

110. *Миньковский, Г. М.* Концепция проекта Федерального закона «Об основах предупреждения преступлений» / Г. М. Миньковский, В. П. Ревин, Л. В. Барина // Государство и право. – 1998. – № 3. – С. 48-54.

111. *Миньковский, Г. М.* Правовая политика в сфере борьбы с преступностью и проблемы законодательного регулирования этой борьбы // Проблемы формирования уголовной политики Российской Федерации и ее реализации ОВД / Тр. Акад. МВД РФ. – М., 1995. – С. 25–37.

112. *Новиков, А. И.* – Нигилизм и нигилисты / А. И. Новиков – Л.: Лениздат, 1972. – 294 с.

113. *Облаков, А. Ф.* Организация и тактика раскрытия и расследования краж чужого имущества на железнодорожном транспорте учеб. пособие / А. Ф. Облаков. – Хабаровск ВШ МВД СССР, 1986. – 151 с.

114. *Репецкая, А. Л.* Виновное поведение и принцип справедливости в уголовной политике / А. Л. Репецкая. – Иркутск: Изд-во Иркут. ун-та, 1994.–151 с.

115. *Репецкая А. Л.* Криминология: Общая часть учеб. пособие / А. Л. Репецкая, В. Я. Рыбальская. – Иркутск Изд-во ИГЭА, 1999. – 240 с.

116. *Ривман, Д. В.* Виктимологические факторы и профилактика преступлений / Д. В. Ривман. – Н. Новгород, 1998. – 154 с.

117. *Ривман, Д. В.* Криминальная виктимология / Д. В. Ривман. – СПб.: Питер, 2002. — 304 с.

118. *Ривман, Д. В.* О виктимологической профилактике преступлений / Д. В. Ривман // Вопросы профилактики преступлений. – Л., 1977. – С. 31-35.

119. *Ривман, Д. В.* Потерпевший от преступления: личность, поведение, оценка / Д. В. Ривман. – Л.: Ленинград, 1973. – 86 с.

120. *Рубинштейн, С. Л.* Проблемы общей психологии / С. Л. Рубинштейн. – М. Педагогика, 1973. – 424 с.
121. *Рыбальская, В. Я.* Виктимологические проблемы преступности несовершеннолетних / В. Я. Рыбальская. – Иркутск : Изд-во Иркут. Ун-та, 1983. – 228 с.
122. *Сахаров, А. Б.* О личности преступника и причинах преступности в СССР / А. Б. Сахаров. – М. Госюриздат, 1961. – 279 с.
123. *Сидоров, Б. В.* Поведение потерпевших от преступления и уголовная ответственность / Б. В. Сидоров. – Казань, 1998. – 336 с.
124. *Ставцев, В. Г.* Особенности выявления и раскрытия хищений грузов на железнодорожном транспорте учеб. пособие / В. Г. Ставцев. – М. Юрист, 2005. – 28 с.
125. *Троицкая, Н. А.* Единая транспортная система учеб. для студ. учреждений сред. проф. образования / Н. А. Троицкая, А. Б. Чубуков. – 8-е изд., стер. – М. Академия, 2013. – 240 с.
126. *Туманов, Г. А.* Организация управления в сфере охраны общественного порядка / Г. А. Туманов. – М. Юрид. лит, 1972. – 232 с.
127. *Фаргиев, И. А.* Потерпевший от преступления (уголовно-правовые вопросы) / И. А. Фаргиев. – Хабаровск, РИЦ ХГАЭП, 2001. С. 72.
128. *Франк, Л. В.* Потерпевшие от преступления и проблемы советской виктимологии / Л. В. Франк. – Душанбе, Ирфон, 1977. – 237 с.
129. *Хохряков, Г. Ф.* Криминология: учебник / Г. Ф. Хохряков ; отв. ред. В. Н. Кудрявцев. – М. Юрист, 1999. – 511 с.
130. *Центров, Е. Е.* Криминалистическое учение о потерпевшем / Е. Е. Центров. – М. ; МГУ, 1988. – 159 с.
131. *Четвериков, В. С.* Криминология учеб. пособие / В. С. Четвериков. – М. ИНФРА-М, 1996. – 160 с.
132. *Шестаков, Д. А.* Семейная криминология: семья – конфликт – преступление / Д. А. Шестаков. – СПб.: Изд-во С.-Петербург. ун-та, 1996. – 262 с.

133. *Шнайдер, Г. И.* Криминология учебник / Г. И. Шнайдер ; под ред. Л. О. Иванова. – М. Прогресс Универс, 1994. – 501 с.

134. *Щедрин, Н. В.* Основы общей теории предупреждения преступности учеб. пособие / Н. В. Щедрин. – Красноярск Краснояр. гос. ун-т, 1999. – 58 с.

135. *Щербаков, В. П.* Проводник пассажирских вагонов / В. П. Щербаков. – М. Высш. шк., 1975. – 79 с.

136. *Эминов, В. Е.* Предупреждение авиационных происшествий / В. Е. Эминов. – М.: РИО ВЮЗИ, 1990. – 115с.

Статьи, иные публикации

137. *Авдеев, В. А.* Концепция уголовно-правовой политики Российской Федерации: основные направления совершенствования уголовного закона и оптимизации мер противодействия преступности / В. А. Авдеев, О. А. Авдеева // Криминол. журн. Байк. гос. ун-та экономики и права. – 2014. – № 1. – С. 12–24.

138. *Агеева, Ю.* Виктимология / Ю. Агеева // Следователь. – 2001. – № 3. – С. 35-41.

139. *Акутаев, Р. М.* Обзор виктимизации населения как способ установления состояния латентной преступности / Р. М. Акутаев // Актуальные проблемы борьбы с преступностью в современных условиях материалы межвуз. науч.-практ. конф. Санкт-Петербург, 22 мая 1997. – СПб. СПбА МВД РФ, 1997. – С. 12-17.

140. *Бавсун, М. В.* Влияние объекта уголовно-правового воздействия на средства его реализации / М. В. Бавсун // Вестн. Ом. юрид. акад. – 2013. – № 1 (20). – С. 74–77.

141. *Белов, И. В.* Транспорт России: Основные задачи и перспективы. Позиции и размышления ученых / И. В. Белов, В. А. Персианов // Железнодорож. транспорт. – 1993. – № 10. – С. 86-91.

142. *Брызгалова, Э. Д.* Значение информации о личности потерпевшего в раскрытии преступлений / Э. Д. Брызгалова // Следственные ситуации и раскрытие преступлений. – Свердловск, 1975. – С. 128-131.

143. *Булатов, Б. Б.* Правовое положение лица, привлеченного к производству по делу в отношении соучастника / Б. Б. Булатов // Преемственность и новации в юридической науке материалы науч. конф. адъюнктов и соискателей / Ом. акад. МВД России. – 2010. – № 6. – С. 119–123.

144. *Вандышев, В. В.* Влияние виктимологических факторов на состояние латентной преступности / В. В. Вандышев // Вопросы профилактики преступлений. – Л., 1977. – С. 29–39.

145. *Винокуров, В. О.* Уголовно-криминологические особенности современной преступности на железнодорожном транспорте / В. О. Винокуров // Соц.-экон. процессы и явления. – 2012. – № 12. – С. 359–361.

146. *Гаврилов, Б. Я.* Закрепление уголовного проступка в контексте реформирования уголовного законодательства России / Б. Я. Гаврилов, Е. В. Рогова // Рос. юстиция. – 2016. – № 11. – С. 2–5.

147. *Герасимов, С.* Предупреждение преступности: теория, опыт, проблемы / С. Герасимов // Законность. – 2002. – № 2. – С. 2-7.

148. *Грибунов, О. П.* Современные проблемы методики расследования хищений комплектующих деталей объектов железнодорожного транспорта / О. П. Грибунов, Е. А. Малыгина // ГлаголЪ правосудия. – 2015. – № 2. – С. 50–53.

149. *Грибунов, О. П.* Характеристика личности преступника, совершающего кражи на объектах железнодорожного транспорта / О. П. Грибунов, В. С. Ишигеев // Криминол. журн. Байк. гос. ун-та экономики и права. – 2015. – Т. 9, № 2. – С. 248–256.

150. *Деревянко, К. И.* Структура преступности на железнодорожном транспорте (на примере Кузбасского УВДТ) / К. И. Деревянко // Вестн. Том. гос. ун-та. – 2011. – № 343. – С. 125–127.

151. *Долгова, А. И.* Преступление и личность преступника в свете изучения причин преступности / А. И. Долгова // Вопросы борьбы с преступностью. – М., 1979. – Вып. 30. – С. 27–38.

152. *Загорьян, С. Г.* Некоторые вопросы применения мер уголовной ответственности за совершение несовершеннолетними преступлений в составе организованных групп / С. Г. Загорьян // Вестн. Вост.-Сиб. ин-та. – 2015. – № 3 (74). – С. 14–17.

153. Защищенность граждан от преступных посягательств в современной России: основные тенденции и детерминанты / Е. В. Фролова, Н. В. Медведева, Л. В. Сеничева, В. В. Бондалетов // Криминол. журн. Байк. гос. ун-та экономики и права. – 2015. – № 3. – С. 525–537.

154. *Карасева, М. Ю.* Криминологическая характеристика потерпевшего / М. Ю. Карасева // Актуал. проблемы рос. права. – 2007. – № 1. – С. 249–254.

155. *Кожевина, М. А.* К вопросу о подготовке профессионалов для борьбы с преступностью / М. А. Кожевина // Совершенствование государственной политики противодействия правонарушающему поведению межвуз. сб. науч. тр. – Омск Изд-во Ом. акад. МВД России, 2002. – С. 3–14.

156. *Койсин, А. А.* Криминалистическая характеристика преступлений, связанных с хищением цветных металлов / А. А. Койсин // Сиб. юрид. вестн. – 2004. – № 4. – С. 95–101.

157. *Коновалов, В. П.* Виктимность и ее профилактика / В. П. Коновалов // Виктимологические проблемы борьбы с преступностью. – Иркутск, 1982. – С. 35–37.

158. *Коробеев, А. И.* Транспортные преступления: пути и способы совершенствования законодательной конструкции / А. И. Коробеев // Известия высших учебных заведений. Правоведение – Санкт-Петербург, 1989. – С. 95–99.

159. *Крицкая, Ю. В.* Криминологическая характеристика личности преступников, участвующих в групповых хищениях на железнодорожном транспорте / Ю. В. Крицкая // Теория и практика общественного развития. – 2010. – № 2. – С. 374–378.

160. *Кукушкина, П. С.* Преступность на железнодорожном транспорте в сфере грузовых перевозок (по материалам Северо-Кавказской железной дороги) / П. С. Кукушкина // Теория и практика обществ. развития. – 2012. – № 6. – С. 222–226.

161. *Курбатов, В. В.* О некоторых особенностях криминалистической характеристики краж грузов / В. В. Курбатов // Повышение эффективности работы милиции по охране правопорядка. – М., 1980. – С. 17-21.

162. *Левертова, Р. А.* Уголовно-правовое и криминологическое значение поведения потерпевшего в бытовых преступлениях / Р. А. Левертова // Проблемы изучения групповой и рецидивной преступности. – Омск, 1981. – С. 64–74.

163. *Лунеев, В. В.* К проекту закона о предупреждении преступности / В. В. Лунеев // Государство и право. – 1996. – № 11. – С. 38-48.

164. *Мацявичус, В. И.* Некоторые проблемы обеспечения сохранности перевозимых грузов / В. И. Мацявичус // Внедрение достижений науки и техники в практику борьбы с преступностью. – Вильнюс, 1986. – С. 80-82.

165. *Мельников, А.* Мошенничество / А. Мельников // Законность. – 2002. – № 6. – С. 11-15.

166. *Некрасов, В. А.* Проблема специально-криминологического предупреждения хищений, совершаемых на объектах железнодорожного транспорта / В. А. Некрасов // Вестн. Челяб. гос. ун-та. Сер. Право – 2011. – № 35, вып. 30. – С. 79–81.

167. *Некрасов, В. А.* Состояние, тенденции и структура краж грузов в сфере грузовых перевозок, совершаемых на объектах железнодорожного транспорта / В. А. Некрасов, А. П. Некрасов // Вестн. Челябин. гос. ун-та. Сер. Право. – 2013. – № 5, Вып. 35. – С. 87–89.

168. *Низенко, Э. Н.* Характеристика признаков хищений в сфере грузовых автоперевозок / Э. Н. Низенко // Криминологические проблемы борьбы с преступностью. – Киев, 1988. – С. 121-125.

169. *Николюк, В. В.* Юридическое лицо как участник уголовного судопроизводства: история и судьба нововведения УПК Российской Федерации /

В. В. Николюк // Уголовная юстиция: связь времен. – СПб., 2010. – 140 с. – URL: <http://www.iuaj.net/node/972>. (дата обращения: 08.07.2016).

170. *Номоконов, В. А.* Причины преступности в современной России: проблема обостряется / В. А. Номоконов // Всерос. криминол. журн. – 2017. – Т. 11, № 2. – С. 247–257.

171. *Обухова, О. В.* Экономическая эффективность модернизации подвижного состава в современных условиях развития транспортной отрасли / О. В. Обухова // Развитие экономической науки на транспорте: новые решения сб. докл. II Междунар. науч.-практ. конф. Санкт-Петербург, 6–7 июня 2013 г. / под общ. ред. Н. А. Журавлевой. – СПб. Петерб. гос. ун-т путей сообщения, 2013. – С. 56-59.

172. *Осипов, С. А.* Выявление, предупреждение и раскрытие преступлений на объектах транспортной инфраструктуры. ФБОУ ВПО «ВГАВТ» / С. А. Осипов, Т. Базанкова // Правовые основы борьбы с преступностью и обеспечение безопасности. Конгресс Международного форума «Великие реки». – Нижний Новгород, 2013. – С. 180–186.

173. *Пархоменко, С. В.* «Вина потерпевшего» в механизме хулиганства, совершенного несовершеннолетними / С. В. Пархоменко // Виктимологические проблемы борьбы с преступностью. – Иркутск, 1988. – С. 41-47.

174. *Побережников, И. В.* Модернизационная перспектива: теорико-методологические и дисциплинарные подходы / И. В. Побережников // Третьи Уральские историко-педагогические чтения. – Екатеринбург, 1999. – С. 16–25.

175. Поезда семейства Pendolino нового поколения // Железные дороги мира. – 2007. – № 5. – С. 30–34.

176. *Полтарыгин, Р. В.* Профилактика преступности несовершеннолетних и молодежи (в условиях курортного региона) монография / Р. В. Полтарыгин ; под ред. Д. К. Нечевина. – М., 2004. – 100с.

177. *Полубинский, В. И.* Правовые основы криминальной виктимологии / В. И. Полубинский // Журн. рос. права. – 2004. – № 4. – С. 69-73.

178. *Прозументов, Л. М.* Проблемы раннего предупреждения правонарушений несовершеннолетних / Л. М. Прозументов // Сиб. юрид. вестн. – 2004. – № 1. – С. 33–38.

179. *Проценко, С. В.* Значение общественно опасных последствий в составе транспортного преступления / С. В. Проценко // Уголовное право. – 2008. – № 1. – С. 55–58.

180. *Репецкая, А. Л.* Виктимологическое исследование телесных повреждений и «вина потерпевшего» / А. Л. Репецкая // Виктимологические проблемы борьбы с преступностью. – Иркутск, 1988. – С. 4-9.

181. *Репецкая, А. Л.* Вопросы виктимологической профилактики насильственных преступлений / А. Л. Репецкая // Проблемы борьбы с преступностью в современных условиях материалы Междунар. науч.-практ. конф. – Иркутск, 1995. – Ч. 3. – С. 46-51.

182. *Рогова, Е. В.* Проблемы уголовной ответственности за совершение преступлений экономической направленности на объектах железнодорожного транспорта (региональный аспект) / Е. В. Рогова // Рос. следователь. – 2012. – № 1. – С. 27–29.

183. *Рогова, Е. В.* Сравнительная характеристика личности несовершеннолетних, содержащихся в воспитательных колониях, и осужденных к наказаниям, не связанным с изоляцией от общества / Е. В. Рогова, М. К. Гайдай // Сиб. юрид. вестн. – 2013. – № 1(60). – С. 82–89.

184. *Романова, Л.И.* Проблемы взаимодействия российского уголовного права и криминологии / Л.И. Романова // X Российский конгресс уголовного права «Криминологические основы уголовного права». – Москва, 2016. – 324-327 с.

185. *Рябцев, В. П.* Борьба с латентными хищениями на железнодорожном транспорте // Сб. науч. тр. – М., 1972. – Вып. 15. – С. 141-147.

186. *Скаредов, Г. И.* Проблемы борьбы с хищениями грузов в Московском железнодорожном узле / Г. И. Скаредов // Актуальные вопросы прокурорского надзора за исполнением законов на транспорте. – М., 1994. – С. 78-81.

187. *Сорокотягина, Д. А.* Виктимологические аспекты изучения личности потерпевшего / Д. А. Сорокотягина // Виктимология и профилактика преступлений. – Иркутск, 1979. – С. 88–89.

188. *Степаненко, Ю. В.* Органы внутренних дел на транспорте: вопросы теории и практики монография / Ю. В. Степаненко. – М. ВНИИ МВД России, 2004. – 212 с.

189. *Сумачев, Д. А.* К вопросу о понятии юридического лица, потерпевшего от преступления / Д. А. Сумачев, // Юрид. наука и правоохран. практика. – 2012. – № 19. – С. 56-58.

190. *Сухарев, А. Я.* Преступность в России переходного периода и меры государственного реагирования / А. Я. Сухарев // Преступность и правовое регулирование. – М. Криминол. Ассоциация, 1996. – С. 5–9.

191. *Тимко, С. А.* Предупредительно-профилактическая деятельность органов предварительного расследования в отношении жертв преступлений С. А. Тимко, А. А. Урусов // Вестн. Ом. юрид. акад. – 2017. – Т. 14, № 2. – С. 50–54.

192. *Фокин, М. С.* К вопросу о разграничении служебных и должностных преступлений / М. С. Фокин, М. Ю. Немцев // Вестн. Ом. ун-та. Сер. Право. – 2011. – № 3. – С. 149–152.

193. *Шинкевич, Н. Е.* К вопросу о соотношении понятий «жертва преступления» и «потерпевший» / Н. Е. Шинкевич // Б-ка Смолен. гуманит. ун-та сайт. – URL: <http://library.shu.ru/pdf/shink07.pdf> (дата обращения: 14.06.2017).

Диссертации и авторефераты диссертаций

194. *Аверинская, С. А.* Виктимологическая характеристика краж, совершаемых на пассажирском железнодорожном транспорта и способы их профилактики (по материалам Восточно-Сибирского региона) дис. ... канд. юрид. наук 12.00.08 / Аверинская Светлана Александровна – Иркутск, 2008. – 211 с.

195. *Акутаев, Р. М.* Криминологический анализ латентной преступности дис. ... д-ра юрид. наук 12.00.08 / Акутаев Расул Магомедович – СПб., 1999. – 358с.
196. *Арефьев, А. Ю.* Проблемы виктимологической профилактики квартирных краж, грабежей и разбойных нападений на квартиры: автореф. дис. ... канд. юрид. наук 12.00.08 / Арефьев Александр Юрьевич. – Н. Новгород, 1994. – 21с.
197. *Ахмедшина, Н. В.* Криминологическая виктимология: современное состояние и перспективы развития дис. ... канд. юрид. наук 12.00.08 / Ахмедшина Наталия Владимировна. – М., 2010. – 185 с.
198. *Бочкарёв, С. А.* Уголовно-правовая охрана собственности: теоретико-инструментальный анализ автореф. дис. ... канд. юрид. наук / Бочкарев Сергей Александрович. —М., 2010. – 27 с.
199. *Варыгин, А. Н.* Кражи грузов, совершаемые на железнодорожном транспорте, и их предупреждение (криминологические проблемы) дис. ... канд. юрид. наук 12.00.08 / Варыгин Александр Николаевич – М., 1995 – 131 с.
200. *Воронова, О. С.* Виктимность предприятий (юридических лиц), как обстоятельство, способствующее недружественным поглощениям (рейдерским захватам) дис. канд. юрид. Наук 12.00.08 / Воронова Оксана Сергеевна. – М., 2015. – 155 с.
201. *Гаджиева, А. А.* Виктимология и ее роль в профилактике преступлений автореф. дис. ... канд. юрид. наук 12.00.08 / Гаджиева Айша Ансаровна – Краснодар, 2000. – 25 с.
202. *Глухова, А. А.* Виктимологические факторы преступности автореф. дис. ... канд. юрид. наук 12.00.08/ Глухова Анна Анатольевна. – Н. Новгород, 1999. – 25 с.
203. *Грибунов, О. П.* Теоретические основы и прикладные аспекты раскрытия, расследования и предупреждения преступлений против собственности, совершаемых на транспорте автореф. дис. ... д-ра юрид. наук 12.00.12 / Грибунов Олег Павлович – Ростов н/Д, 2016. – 53 с.

204. *Дёмин, С. Г.* Пределы уголовной ответственности юридических лиц автореф. дис. ... канд. юрид. наук / Дёмин Сергей Геннадьевич – Краснодар, 2014. – 23 с.

205. *Дубовой, И. П.* Преступность на железнодорожном транспорте и ее предупреждение) дис. ... канд. юрид. наук 12.00.08 / Дубовой Илья Павлович. – Саратов, 2007. – 208 с.

206. *Измайлов, В. В.* Виктимологические аспекты преступности, связанной с незаконным оборотом наркотиков (по материалам республики Карелия) автореф. дис. ... канд. юрид. наук 12.00.08 / Измайлов Вадим Валерьевич. – М., 2015. – 17с.

207. *Красильников, В. Г.* Криминалистическое и оперативно-разыскное обеспечение раскрытия краж на объектах железнодорожного транспорта дис. ... канд. юрид. наук 12.00.09 / Красильников Валерий Геннадьевич. – Ижевск, 2004. – 184 с.

208. *Кутяев, В. М.* Криминологическая характеристика скрытой преступности на железнодорожном транспорте: по материалам Волго-Вятского управления внутренних дел на транспорте МВД РФ дис. ... канд. юрид. наук 12.00.08 / Кутяев Владимир Михайлович. – Н. Новгород, 2003. – 175 с.

209. *Меркулов, М. А.* Методика расследования хищений грузов на железнодорожном транспорте дис. ... канд. юрид. наук 12.00.09 / Меркулов Максим Александрович. – Н. Новгород, 2005. – 216 с.

210. *Михуля, И. В.* Кражи на железнодорожном транспорте: криминологическая характеристика и предупреждение автореф. дис. ... канд. юрид. наук 12.00.08 / Михуля Ирина Владимировна. – Ростов н/Д, 2011. – 27 с.

211. *Приходько, Н. Ю.* Предупреждение органами внутренних дел контрабанды на железнодорожном транспорте автореф. дис. ... канд. юрид. наук 12.00.08 / Приходько Наталья Юриевна. – М., 2015. – 22 с.

212. *Радченко, О. В.* Организованная преступность в сфере железнодорожного транспорта (по материалам Восточно-Сибирского региона): автореф. дис. ... канд. юрид. наук 12.00.08 / Радченко Ольга Викторовна. – Волгоград, 2006. – 25 с.

213. *Раска, Э. Э.* Криминологическая профилактика преступлений: автореф. дис. ... д-ра юрид. наук 12.00.08 / Раска Эдуард Эдуардович. – М., 1988. – 36 с.

214. *Репецкая, А. Л.* Виновное поведение потерпевшего и проблемы реализации справедливости в уголовной политике: автореф. дис. ... канд. юрид. наук 12.00.08 / Репецкая Анна Леонидовна. - М., 1992. - 28 с.

215. *Рогова, Е. В.* Исправительные работы и особенности их применения к несовершеннолетним дис. ... канд. юрид. наук 12.00.08/ Рогова Евгения Викторовна. – Иркутск, 2004. – 192 с.

216. *Рогова, Е. В.* Учение о дифференциации уголовной ответственности: дис. ... д-ра юрид. наук 12.00.08 / Рогова Евгения Викторовна. – М., 2014. – 483 с.

217. *Рыбальская, В. Я.* Виктимологические проблемы преступности несовершеннолетних: автореф. дис. ... д-ра юрид. наук 12.00.08 / Рыбальская Виола Яновна. – М., 1984. – 23 с.

218. *Селина, О. В.* Экономическая оценка модернизации подвижного состава на железнодорожном транспорте дис. ... канд. экон. наук 08.00.05 / Селина Ольга Викторовна. – Екатеринбург, 2015. – 153 с.

219. *Строков, А. А.* Уголовно-правовая характеристика преступлений: вовлечение несовершеннолетнего в совершение преступления или антиобщественные действия, неисполнение обязанностей по воспитанию несовершеннолетнего дис. ... канд. юрид. наук. 12.00.08 / Строков Алексей Александрович. – Ставрополь, 2009. – 195 с.

220. *Таюрская, Е. А.* Виктимологическая характеристика и профилактика дорожно-транспортных преступлений дис. ... канд. юрид. наук 12.00.08 / Таюрская Елена Анатольевна. – Иркутск, 2006. – 142 с.

221. *Харченко, О. В.* Виктимологические проблемы предупреждения преступлений против семьи и несовершеннолетних (по материалам Санкт-Петербурга) дис. канд. юрид. наук 12.00.08 / Харченко Олег Витальевич. – СПб., 1999. – 298 с.

222. *Черепашкин, А. С.* Криминологическая характеристика и предупреждение преступлений, совершаемых сотрудниками милиции общественной безопасности автореф. дис. ... канд. юрид. наук. 12.00.08 / Черепашкин Алексей Сергеевич. – Омск, 2004. – 188 с.

223. *Чернов, А. В.* Теоретические и прикладные проблемы комплексного исследования преступности в Сибирском округе дис. ... д-ра юрид. наук 12.00.08 / Чернов Анатолий Викторович. – Иркутск, 2006. – 484 с.

Справочная литература

224. Большой юридический словарь / под ред. А. Я. Сухарева, В. Д. Зорькина, В. Е. Крутских. – М.: Инфа-М, 1998. – 790 с.

225. Криминология словарь-справочник пер. с нем. / сост. Х.-Ю. Кернер; отв. ред. перевода А. И. Долгова. – М, 1998. -400 с.

226. *Ожегов, С. И.* Толковый словарь русского языка / С. И. Ожегов, Н. Ю. Шведов. – М.: ООО «А Темп», 2006. – 994 с.

227. Толковый словарь русского языка в 4 т. / под ред. Д. Н. Ушакова. – М.: Гос. ин-т "Сов. Энцикл, 1996. – 88405 с.

228. Философский энциклопедический словарь / под ред. А.А. Ивина – М. Гардарики, 2004. – 1074 с.

Электронные ресурсы

229. Грядущая оптимизация в РЖД [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.railway.kanaries.ru/index>.(дата обращения: 10.12.2016).

230. Интернет-портал Территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Иркутской области [Электронный ресурс]. – URL: <http://irkutskstat.gks.ru> (дата обращения: 11.01.2017).

231. Интернет-портал Федеральной службы государственной статистики [Электронный ресурс]. – URL: www.gsk.ru (дата обращения: 11.01.2017).

232. Министерство экономического развития Российской Федерации [Электронный ресурс] офиц. сайт. – URL: <http://economy.gov.ru/mines/>.(дата обращения: 12.01.2017).

233. Минтранс требует ужесточить наказание за хищения на железной дороге [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.gudok.ru>.(дата обращения: 12.01.2017).

234. «Мнение: Железнодорожный транспорт – на сортировочных станциях, где происходит переформирование состава, в ремонтных мастерских, из открытых полувагонов на ходу в местах кратких остановок или уменьшения скорости» [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.ardenatransport.com>.(дата обращения: 13.03.2017).

235. На едином портале нормативных актов Минтранс России опубликовал уведомление о начале разработки федерального закона «О внесении изменений в статьи 158 и 175 Уголовного кодекса Российской Федерации» [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.gudok.ru> (дата обращения: 13.03.2017).

236. Общие сведения о состоянии преступности за январь–декабрь 2009 г. [Электронный ресурс] // Офиц. сайт М-ва внутренних дел РФ. – URL: Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation <http://mvd.ru>. (дата обращения: 21.03.2017).

237. Общие сведения о состоянии преступности за январь–декабрь 2010 г. [Электронный ресурс] // Офиц. сайт М-ва внутренних дел РФ. – URL: Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation <http://mvd.ru>. (дата обращения: 21.03.2017).

238. Общие сведения о состоянии преступности за январь–декабрь 2011 г. [Электронный ресурс] // Офиц. сайт М-ва внутренних дел РФ. – URL: Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation <http://mvd.ru>. (дата обращения: 21.03.2017).

239. Общие сведения о состоянии преступности за январь–декабрь 2012 г. [Электронный ресурс] // Офиц. сайт М-ва внутренних дел РФ. – URL: Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation <http://mvd.ru>. (дата обращения: 21.03.2017).

240. Общие сведения о состоянии преступности за январь–декабрь 2013 г. [Электронный ресурс] // Офиц. сайт М-ва внутренних дел РФ. – URL: Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation <http://mvd.ru>. (дата обращения: 21.03.2017).

241. Общие сведения о состоянии преступности за январь–декабрь 2014 г. [Электронный ресурс] // Офиц. сайт М-ва внутренних дел РФ. – URL: Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation <http://mvd.ru>. (дата обращения: 21.03.2017).

242. Общие сведения о состоянии преступности за январь–декабрь 2015 г. [Электронный ресурс] // Официальный сайт М-ва внутренних дел РФ. – URL: Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation <http://mvd.ru>. (дата обращения: 21.03.2017).
243. Общие сведения о состоянии преступности за январь–декабрь 2016 г. [Электронный ресурс] // Официальный сайт М-ва внутренних дел РФ. – URL: Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation <http://mvd.ru>. (дата обращения: 21.03.2017).
244. Официальный интернет-портал правовой информации [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.pravo.gov.ru> (дата обращения : 03.05.2017).
245. Официальный сайт ФКУ ГИАЦ МВД России [Электронный ресурс]. – URL: <http://10.5.16/csi/modules/> (дата обращения 10.11.2016).
246. Под Читой сошел состав с углем с рельсов [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.vesti.ru> (дата обращения 10.11.2016).
247. Показатели преступности России [Электронный ресурс] // Портал правовой статистики Генеральной прокуратуры Российской Федерации. – Режим доступа: http://crimestat.ru/offenses_chart (дата обращения: 04.05.2017).
248. Послание Президента РФ В. В. Путина Федеральному Собранию РФ и гражданам России. 1 дек. 2016 г. [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.Kremlin.ru/>. (дата обращения 10.11.2016).
249. Пояснительная записка к проекту Федерального закона «О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации» [Электронный ресурс]. – URL: <http://asozd2.duma.gov.ru.303> (дата обращения: 09.12.2017 г.).
250. Пояснительная записка к проекту Концепции уголовно-правовой политики Российской Федерации [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.gosbook.ru/node/56448> (дата обращения 10.11.2016).
251. Правила перевозки грузов железнодорожным транспортом. Общие требования [Электронный ресурс] // Сборник руководящих документов МПС и Минтранса России. – 2017. – URL: <http://urizdat.ru/books/zheleznodorozhnyy-transport/> (дата обращения 10.04.2017).
252. Президент России В. В. Путин. Выступление на расширенном заседании Государственного Совета «О стратегии развития России до 2020 года».

8 февраля 2008 г. [Электронный ресурс]. – URL: <https://rg.ru/2008/02/09/putin.html> (дата обращения 10.04.2017).

253. Об утверждении правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации [Электронный ресурс] приказ М-ва транспорта РФ от 21.12.2010 № 286. – URL: <http://doc.rzd.ru/doc/public/ru> (дата обращения: 20.06.2017).

254. РЖД перешли в режим жесткой экономии [Электронный ресурс]. – URL: https://lenta.ru/articles/2016/06/06/rzd_finans/. (дата обращения: 20.06.2017).

255. Технический регламент ТС «О безопасности железнодорожного подвижного состава» (ТР ТС 001/2011) // Офиц. сайт Комиссии таможенного союза. – URL: www.tsouz.ru (дата обращения: 20.06.2017).

256. Уровень жизни населения Иркутской области (2014–15 г.). – ИРК.СТАТ.– Иркутск.:2016.(дата обращения 20.07.2017).

257. О транспортной безопасности федер закон от 09.02.2007 № 16// КонсультантПлюс [Электронный ресурс] справочная правовая система.

258. Электронный ресурс на сайте «Блог судебных приставов». – Режим доступа: <http://ispolnitel.su/wp-content/uploads/2012/11/69-23-2012.pdf>.

ПРИЛОЖЕНИЯ

*Приложение 1***Уважаемый коллега!**

Данный опрос проводится Восточно-Сибирским институтом МВД РФ и касается проблем предупреждения краж грузов, совершаемых из подвижного состава железнодорожного транспорта на территории Восточно-Сибирской, Забайкальской, Дальневосточной железных дорог.

Прочтите, пожалуйста, вопрос и предлагаемые варианты ответов. Выделите номер ответа, который совпадает с Вашим мнением. Если ни один вариант ответа Вас не устраивает, то напишите свое мнение по данному вопросу в специально отведенных строках. Результаты опроса будут использоваться в обобщенном виде, поэтому имя и фамилию указывать нет необходимости.

Анкетирование предназначено для сотрудников подразделений Восточно-Сибирского линейного управления МВД России на транспорте, Забайкальского линейного управления МВД России на транспорте, Управления на транспорте МВД России по Дальневосточному федеральному округу.

Заранее благодарим за участие!

ВОПРОСЫ:

1. В ходе осуществления своей практической деятельности выявляете ли Вы лиц, которые регулярно посещают объекты грузового железнодорожного транспорта и ранее уже были замечены в совершении краж грузов, совершаемых на объектах железнодорожного транспорта?

Да. _____

Нет. _____

2. Проводится ли Вами оперативная проверка указанных лиц?

Да. _____

Нет. _____

3. Занимаетесь ли Вы выявлением лиц, совершающих преступления в сфере грузоперевозок?

Да. _____

Нет. _____

4. Включены ли в Ваши функциональные обязанности выявление причин и условий, способствующих совершению краж грузов на объектах железнодорожного транспорта, и принятие мер по их устранению?

Да. _____

Нет. _____

5. Что в большей степени облегчает совершение краж грузов?

– Недостаточная и малоэффективная охрана грузов.

– Техническое несовершенство вагонов, контейнеров и их запорно-пломбировочных устройств.

– Свободный доступ к грузу в связи с исполнением служебных обязанностей.

– Знание специфики работы железнодорожного транспорта, условий хранения и перевозки грузов.

– Советы и указания лиц, ранее совершавших кражи грузов.

Иное _____

6. Проводятся ли в Ваших подразделениях оперативно-профилактические мероприятия, операции и рейды в целях снижения краж грузов, совершаемых на объектах железнодорожного транспорта.

Да. _____

Нет. _____

7. Если Ваш ответ на предыдущий вопрос был положительным, то прошу Вас указать, эффективны ли данные мероприятия.

Да. _____

Нет. _____

8. Существует ли в настоящее время взаимодействие транспортной полиции с администрацией железнодорожных предприятий, которое позволяет позитивно

влиять на уровень преступности в сфере грузоперевозок? Если да, то эффективно ли данное взаимодействие?

Да. _____

Нет. _____

9. Осуществляется ли в настоящее время взаимодействие транспортной полиции с сотрудниками спецподразделений ведомственной охраны на железнодорожном транспорте (СПВО), которое позволяет позитивно влиять на уровень преступности в сфере грузоперевозок? Если да, то эффективно ли данное взаимодействие?

Да. _____

Нет. _____

10. Осуществляется ли в настоящее время взаимодействие транспортной полиции с сотрудниками группы быстрого реагирования федерального государственного предприятия «Ведомственная охрана железнодорожного транспорта Российской Федерации» по охране перевозимых железнодорожным транспортом грузов, которое позволяет позитивно влиять на уровень преступности в сфере грузоперевозок? Если да, то эффективно ли данное взаимодействие?

Да. _____

Нет. _____

11. Необходимо ли создание дополнительных подразделений на железнодорожном транспорте, обеспечивающих сопровождение и охрану грузов, перевозимых подвижным составом железнодорожного транспорта?

Нет. _____

Да. _____

Укажите, каких именно.

12. Как часто в Вашей практической деятельности проводится работа с внештатными сотрудниками, сотрудниками поездных бригад, сотрудниками

предприятий железнодорожного транспорта, направленная на предупреждение и пресечение преступлений в сфере грузоперевозок?

– Вообще не проводится.

– Очень редко.

– Регулярно.

13. Необходимо ли расширение объема властных полномочий сотрудников подразделений по борьбе с преступными посягательствами на грузы (ОБППГ)?

Нет. _____

Да. _____

Укажите, каких именно.

Ваши предложения по усовершенствованию мер по предупреждению краж грузов, совершаемых из подвижного состава железнодорожного транспорта:

Анкета

Для изучения уголовного дела о преступлении, предусматривающем ответственность по ст. 158 УК РФ – кража (т. е. тайное хищение чужого имущества)

1. Наименование судебного органа _____
2. Номер уголовного дела _____
3. Ф. И. О обвиняемого _____
4. Ф. И. О потерпевшего _____
5. Квалификация преступления по ст. _____ зн. _____ ч. _____ п. _____ УК РФ
6. Описание (краткая фабула) преступления

Время совершения преступления

07:00–13:00 _____

13:00–19:00 _____

19:00–24:00 _____

01:00–07:00 _____

Другое _____

Сезон совершения преступления

Зима _____

Весна _____

Лето _____

Осень _____

Место совершения преступления

Железнодорожная станция _____

Железнодорожный перегон _____

Контейнерная площадка _____

Грузовой двор _____

Железнодорожные разъезды _____

Грузовые и сортировочные станции _____

Железнодорожный контейнер (состав) (сопровожаемый сотрудниками ОВД/ не сопровождаемый) _____

Другое _____

Способ совершения преступления

Связанный с проникновением в помещение или хранилище и сопровождающийся повреждением запорных устройств, а также конструкций вагона или контейнера _____

Связанный с проникновением в помещение или хранилище, но без нарушения конструктивных деталей вагона и ЗПУ _____

Не связанный с проникновением в помещение либо хранилище _____

Другое _____

Тип подвижного состава

Железнодорожная платформа _____

Крытый вагон _____

Полувагон _____

Рефрижератор _____

Вагоны-копперы _____

Изотермические вагоны _____

Открытый вагон _____

Другое _____

Действия по подготовке к совершению преступления

Преступление готовилось заранее:

Предварительный сговор _____

Приготовление средств преступления _____

Приискание места совершения преступления _____

Наблюдение за железнодорожными составами, грузовыми дворами, станциями, сбориание сведений о погрузочно-разгрузочных работах _____

Другое _____

Преступление совершено без подготовки _____

Преступление совершено

Одним лицом _____

Группой лиц по предварительному сговору _____

Организованной группой _____

С причинением значительного ущерба _____

С использованием служебного положения _____

В крупном размере _____

В особо крупном размере _____

Предмет преступления

Товары:

продовольственные экспортные _____

промышленные экспортные _____

продовольственные импортные _____

промышленные импортные _____

продовольственные _____

промышленные _____

предметы _____

носильные вещи _____

сельскохозяйственная и автомобильная техника _____

драгоценности _____

теле-, радио-, видеоаппаратура, бытовая техника _____

инструменты, строительные принадлежности _____

устройство сигнализации, централизации и блокировки

железных дорог (СЦБ) _____

металлы _____

иное _____

Характеристика лица, совершившего преступление

Распределение по полу лица, совершившего преступление:

мужской _____

женский _____

Распределение по возрасту:

до 18 лет _____

18–25 _____

25–30 _____

30–45 _____

старше 50 лет _____

Распределение по образованию:

начальное _____

неполное среднее _____

среднее _____

среднее специальное _____

незаконченное высшее _____

высшее _____

без образования _____

другое _____

Социальное положение:

учащийся, студент _____

рабочий _____

служащий _____

предприниматель _____

пенсионер _____

безработный _____

лицо, без постоянного источника дохода _____

другое _____

Семейное положение:

состоит в браке, проживает с семьей _____

имеет на иждивении детей, родственников _____

холост _____

другое _____

Характеристика преступника

Бытовые характеристики:

в целом положительные _____

в целом отрицательные _____

отсутствуют _____

Производственные характеристики:

в целом положительные _____

в целом отрицательные _____

отсутствуют _____

другое _____

Преступник ранее совершал:

административные правонарушения _____

не совершал _____

Наличие судимости:

ранее не был судим (впервые совершил кражу) _____

ранее был судим за кражу _____

ранее был судим за кражу, а также за иные преступления имущественного характера _____

ранее был неоднократно судим за кражу

другое _____

Преступник признал себя в совершении преступления:

невиновным _____

виновным _____

виновным частично _____

Назначение наказания:

штраф _____

лишение свободы _____

лишение свободы и штраф _____

назначение наказания в виде лишения свободы условно

другое _____

Характеристика потерпевшего

Потерпевший является:

физическим лицом _____

юридическим лицом _____

индивидуальным предпринимателем _____

Количество потерпевших:

один _____

два и более _____

Создание ситуации совершения преступления обусловлено:

активными действиями преступника _____

действиями потерпевшего _____

совместными действиями потерпевшего и преступника _____

действиями третьих лиц, обстоятельствами _____

другое _____

Основные факторы при совершении преступления:

неосмотрительность потерпевшего _____

попустительское отношение к отправляемым товарно-материальным ценностям _____

легкомыслие _____

другое _____

Проект памятки работникам ОРВ

При обнаружении признаков несанкционированного проникновения в контейнер (вагон, платформу) осмотрщик вагонов (далее ОРВ) обязан незамедлительно сообщить лично или через оператора ПТО об этом старшему ОРВ, который извещает об этом дежурного по станции (далее ДСП), дежурного сотрудника полиции и назвать:

1. Ф. И. О., должность лица, установившего происшествие.
2. Время, место (перегон, километр, пикет; станция, парк, путь, с востока, с запада, в середине).
3. Количество, номера вагонов, род груза.
4. Характер происшествия (отсутствие ЗПУ, пролом/пропил/проруб стен, потолка, крыши и т. п.).
5. Кому принадлежит груз.
6. Возможные пути подъезда к месту происшествия автотранспортом.

Проект информационного стенда, располагающегося на территории терминалов отправки грузов железнодорожным транспортом

Уважаемые грузоотправители Восточно-Сибирской (Забайкальской, Дальневосточной) железной дороги филиала ОАО «Российские железные дороги»

По статистике кражи грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта – наиболее часто совершаемые преступления среди хищений на железнодорожном транспорте. С 2009 по 2017 г. на участке Восточно-Сибирской железной дороги совершено 1055 краж грузов (ЗБЖД – 1382; ДВЖД – 1913). Чаще всего они остаются нераскрытыми. 1/3 совершенных краж перевозимого подвижным составом имущества можно было бы избежать.

Основной причиной совершения краж грузов из подвижного состава является легкомысленное отношение грузоотправителей к отправляемым железнодорожным транспортом грузам.

Поэтому при отправке груза необходимо проявлять бдительность и осторожность, а также выполнять следующие действия:

- установить качественные и прочные запорно-пломбировочных устройства на двери контейнера;
- применить надлежащую упаковку и тару к перевозимым грузам;
- внести полные и достоверные сведения о перевозимом грузе в железнодорожную товарно-транспортную накладную.

Вы сами можете сохранить свое имущество!!!

**Проект памятки-инструкции по техническому обслуживанию и
ремонту вагонов**

**ЗАПРЕЩАЕТСЯ ПРОИЗВОДИТЬ ЛЮБЫЕ РАБОТЫ НА ВАГОНЕ ПРИ
НАРУШЕНИИ УПАКОВКИ ГРУЗА!!!**

При ремонте вагона соблюдать меры безопасности, указанные
ПРЕДСТАВИТЕЛЕМ ГРУЗОПОЛУЧАТЕЛЯ (ГРУЗООТПРАВИТЕЛЯ):

- 1) работники ПТО должны проводить качественный осмотр вагонов согласно требованиям инструкции технологического процесса ПТО и других нормативно-технических документов и указания Минтранса России и ОАО «РЖД»;
- 2) осмотр вагонов в темное время суток должен производиться в хорошо освещенных местах;
- 3) при техническом обслуживании, кроме осмотра и ремонта ходовых частей, автотормозного и автосцепного оборудования особое внимание уделять исправности запорной арматуры, целостности кузова крытого вагона и контейнеров;
- 4) предъявляемые к техническому осмотру под погрузку грузов вагоны и контейнеры должны быть в порожнем состоянии, исправны и очищены от ранее перевозимых грузов. Осмотр их производить в день начала погрузки;
- 5) технический осмотр вагонов производится перед выводкой на станцию или при постановке в поезд. Результаты технического осмотра заносятся в отчетный журнал;
- 6) осмотр вагонов производится с пролазкой. Определение технического состояния и пригодности ходовых частей, колесных пар, буксового узла, рамы вагона, автосцепного устройства, тормозного оборудования вагонов, принадлежащих грузоотправителю или арендованных, производится работниками ПТО;
- 7) вагоны, предъявляемые к техническому осмотру под погрузку грузов, должны иметь четкие надписи о проведении периодического ремонта;

8) крытые вагоны, подготавливаемые к перевозкам грузов, должны иметь исправный кузов, без щелей и с исправной крышей. Загрузочные и боковые люки должны быть закрыты;

9) обнаруженные при осмотре щели и неплотности в кузове вагона должны быть устранены работниками ПТО. Заделка щелей и просветов в дверных проемах вагонов, люковых отверстиях вагонов производится грузоотправителем. При погрузке грузов средствами дороги заделка производится железной дорогой.

10) осмотрщики-ремонтники вагонов должны особенно тщательно проверить исправность стен, пола, крыши, люков, дверей и печной разделки вагона;

11) плотность кузова проверяется изнутри вагона при закрытых дверях и люках. При проверке плотности кузова вагона особое внимание должно быть обращено на места сопряжения опалубки крыши с деревянной обшивкой боковых стен, а у вагона с переходной площадкой – также на место сопряжения опалубки крыши с обшивкой торцевой стены, выходящей на тормозную площадку;

12) в случае неисправности вагона составляется акт о техническом состоянии вагона, в котором указывают: вид неисправности, причину ее возникновения, принятые меры по устранению неисправности, а также возможность дальнейшего следования;

13) при невозможности следования в составе поезда из-за неисправности вагона вагон отцепляется от поезда и подается на путь для ремонта;

14) результаты технического осмотра вагонов, предъявляемых под погрузку, необходимо регистрировать в отдельных журналах;

15) запрещается подавать под погрузку грузов вагоны, которым до очередного срока периодического ремонта остается менее 15 суток и менее 30 суток – в межгосударственном сообщении.

Проект требований к предприятиям – владельцам собственного подвижного состава для перевозки грузов

1. Владельцы вагонов при предъявлении вагона к техническому осмотру перед погрузкой грузов должны предъявлять работникам станции и вагонных депо железной дороги свидетельство о технической исправности вагона, в том числе его арматуры, гарантирующее безопасность перевозки конкретного груза. Предъявление к техническому осмотру вагонов для перевозки грузов без предъявления свидетельства не допускается.

2. На ПТО станций погрузки грузов в собственные вагоны должен быть составлен пономерной список этих вагонов с указанием рода груза, под который они предназначены, номера указания Минтранс России (ОАО «РЖД»), разрешающего их курсирование по магистральным железнодорожным путям, и даты проведения технического осмотра;

3. Вагоны, допускаемые к межгосударственному обращению, должны полностью соответствовать требованиям «Правил эксплуатации, пономерного учета и расчетов за пользование грузовыми вагонами собственности других государств» и другим нормативно-техническим документам, регламентирующим совместное использование грузовых вагонов и принятым Советом по железнодорожному транспорту СНГ.

4. При использовании собственных вагонов предприятия – грузоотправители грузов должны обеспечивать сами безопасность движения и сохранность перевозимого груза.

5. Выпуск вагонов на пути общего пользования в первый раз допускается с соблюдением порядка, установленного правилами перевозок грузов. Последующий выпуск вагонов на пути общего пользования допускается после их тщательного технического осмотра работниками вагонного хозяйства.

6. Владельцы вагонов и грузоотправители несут ответственность за техническое состояние кузовов, котлов и их арматуры, наличие правильных и четких надписей, соблюдение сроков инспекторского освидетельствования.

7. Не допускать выпуск на пути общего пользования вагонов, построенных по заказам промышленных предприятий и строительных организаций без согласования технической документации с ОАО «РЖД» и не подвергавшихся испытаниям в объеме требований, предъявляемых к подвижному составу парка ОАО «РЖД».

8. В вагонных депо, имеющих ПТО, работающих с предприятиями, имеющими подвижной состав с правом выхода на пути ОАО «РЖД», должны проводиться работа по обучению, проверке знаний и аттестация обслуживающего персонала:

а) по особенностям конструкции вагонов, порядку технического обслуживания и ремонта вагонов (виды, сроки, знаки, надписи, трафареты, клейма и т. д.);

б) по свойствам перевозимых грузов, мерам безопасности при перевозках, технической безопасности и санитарной гигиены;

в) по порядку предъявления вагонов к перевозкам и техническому обслуживанию.