Ивушкина Ольга Викторовна. Кражи грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта: характеристика и предупреждение (региональный аспект): диссертация ... кандидата Юридических наук: 12.00.08 / Ивушкина Ольга Викторовна;[Место защиты: ФГАОУ ВО «Сибирский федеральный университет»], 2018.- 200 с.

**Введение к работе**

**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: . 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,

A. B. Матыцина, В. М. Юрина, О. Г. Фокина, Е. Н. Котова.

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

А. Л. Репецкой, В. Я. Рыбальской.

Несмотря на значительную теоретическую и практическую ценность  
указанных работ, следует отметить, что комплексных криминологических  
исследований по вопросам предупреждения хищений на объектах

железнодорожного транспорта, в том числе виктимологического характера, в рамках изучения, в частности Транссиба, ранее не проводилось.

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

из подвижного состава железнодорожного транспорта на участке

Транссибирской магистрали (на примере Восточно-Сибирской, Забайкальской, Дальневосточной железных дорог), а также общественные отношения в сфере их предупреждения.

**Предметом диссертационного исследования** выступают кражи грузов,  
их состояние и динамика; личность преступника; факторы, детерминирующие  
совершение названных преступлений; виктимологические факторы,

способствующие совершению указанного вида преступлений, а также существующая система мер их предупреждения.

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

**К задачам диссертационного исследования** отнесено следующее:

– дать понятийную характеристику кражам грузов, совершаемым из  
подвижного состава железнодорожного транспорта, включая

виктимологические понятия, используемые в настоящем исследовании;

– проанализировать динамику состояния и структуры краж грузов на исследуемых участках дороги;

– представить криминологическую характеристику лиц, совершающих данные преступления;

– выявить факторы, детерминирующие совершение краж грузов, в том числе и виктимологического характера;

– на основе полученных результатов разработать комплекс мер, направленных на противодействие кражам грузов из подвижного состава.

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

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

Методику исследования составили: статистический метод, а также ряд  
социологических методов, в частности опрос (анкетирование,

интервьюирование), метод экспертной оценки, контент-анализ.

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

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

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

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

эмпирического исследования.

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

**Эмпирическую базу диссертационного исследования** образуют:

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

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

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

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

– результаты интервьюирования 20 представителей клиентских

организаций и предприятий железнодорожного транспорта, осуществляющих грузовые перевозки, а также 15 сотрудников специализированного подразделения военизированной охраны.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(фармацевтика, драгоценности и др.).

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

4. Исследование позволило определить специфику характеристики  
личности преступника, совершающего кражи грузов из подвижного состава  
железнодорожного транспорта: это преимущественно лица мужского пола –

95,8 %, больше половины которых были в возрасте от 18 до 30 лет – 59 %; 71,8 % из них на момент совершения кражи грузов имели неполное среднее образование; 57 % преступников не имели собственной семьи.

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

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

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

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

– *факторы* *правового* *характера*: недостатки проведения

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

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

– *факторы технического характера*: недостаток и несовершенство  
технических средств и технологий сохранности перевозимого подвижным  
составом имущества, низкий уровень обеспеченности техническими

средствами правоохранительных органов по борьбе с преступными посягательствами на грузы;

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

неосторожности.

6. Для предупреждения краж грузов автором предложен ряд мер:

– *социально-экономического* *характера*: ориентирование на

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

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

– *организационно-управленческого* *характера*: координация

взаимодействия сотрудников органов внутренних дел на транспорте с  
территориальными подразделениями ОВД, специализированными

подразделениями военизированной охраны, группами быстрого реагирования,  
администрацией железнодорожной инфраструктуры, общественными

организациями и формированиями, а также разработка соответствующей законодательной базы;

– *технические меры предупреждения* должны заключаться в обеспечении  
современными техническими средствами защиты подвижного состава  
участниками перевозочного процесса, и в первую очередь грузоотправителями;  
установке современных цифровых видеокамер с непрерывной записью (на  
случай слабого интернет-сигнала) и (или) онлайн-трансляцией на вагоны и  
контейнеры подвижного состава, эксплуатация которых должна

осуществляться как в момент его передвижения с грузами, так и во время нахождения на передаточных станциях, во время погрузки/разгрузки груза, при техническом и коммерческом осмотрах; внедрении раздельной отгрузки легко снимающихся деталей с одновременной или опережающей их отправкой получателю.

– *комплекс предупредительных мер виктимологического характера*

включает две группы мер: первая группа должна быть ориентирована на

повышение уровня охраны имущества потенциальных потерпевших; вторая –

на их информированность относительно виктимогенных факторов,

способствующих виктимизации, и их предотвращение.

**Апробация** **и** **внедрение** **результатов** **исследования.**

Сформулированные в диссертации научные положения и выводы отражены в  
двадцати четырех публикациях общим объемом 10,3 п.л., четыре из которых – в  
изданиях, рекомендованных ВАК при Министерстве образования и науки  
Российской Федерации. Учебное пособие «Криминологическая характеристика  
и профилактика преступлений, совершаемых на объектах железнодорожного  
транспорта» (г. Иркутск, 2015 г.). Полученные результаты и рекомендации  
исследования были изложены в виде докладов на международных и  
региональных научно-практических конференциях (2014 – 2018 гг.): на  
международных научно-практических конференциях «Деятельность

правоохранительных органов в современных условиях» (г. Иркутск 2014 г., 2015 г., 2016 г., 2017 г., 2018 г.); на международной научно-практической конференции «Уголовное право в эволюционирующем обществе» (г. Курск, 2017 г.); на XI международной научно-практической конференции «Проблемы современного законодательства России и зарубежных стран» (г. Иркутск, 2018 г.); на международной научно-практической конференции «Совершенствование деятельности правоохранительных органов с учетом современных реалий (Республика Казахстан, г. Актюбинск, 2017 г.); на всероссийской научной конференции адъюнктов, аспирантов и соискателей «Преемственность и новации в юридической науке» (г. Омск, 2017 г.); на всероссийских научно-практических конференциях «Современность в творчестве начинающего исследователя» (г. Иркутск 2015 г., 2016 г., 2017 г., 2018 г.); на всероссийской научно-практической конференции «Несовершеннолетний как субъект права» (г. Иркутск, 2015 г.); на всероссийской научно-практической конференции «Уголовный закон Российской Федерации: проблемы правоприменения и

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

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