

Крицкая Юлия Вадимовна

оперуполномоченный ОБЭП
Азово-Черноморского УВД на транспорте
dom-hors@mail.ru

**КРИМИНОЛОГИЧЕСКИЕ
ОСОБЕННОСТИ ХИЩЕНИЙ,
СОВЕРШАЕМЫХ ПРЕСТУПНЫМИ
ГРУППАМИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ
ТРАНСПОРТЕ**

Аннотация:

Изучаются типологические признаки ситуаций, в которых совершаются хищения, анализируется взаимосвязь и взаимовлияние ситуации и мотивов таких преступлений.

Ключевые слова:

хищения на железнодорожном транспорте, криминалогические ситуации, специфика перевозки грузов.

Kritskaya Julia Vadimovna

officer of the Economic Crime
Azov-Black Sea transport police department
dom-hors@mail.ru

**CRIMINOLOGICAL FEATURES THEFT,
THE CRIME IS GROUPS
IN RAIL TRANSPORT**

Summary:

We study the typological features of situations in which committed the theft, examines the relationship and interaction of the situation and the motives of such crimes.

Keywords:

theft on the railways, criminological situation, the specific cargo.

Общая особенность хищений на железнодорожном транспорте заключается, по мнению бывшего заместителя министра внутренних дел России А. Чекалина, в их латентности и трудно-раскрываемости. И тем более это касается хищений, совершаемых преступными группами. Так, в Восточно-Сибирском УВДТ была пресечена деятельность организованной преступной группировки города Ангарска, специализировавшейся на похищении полиэтилена высокого давления из товарных поездов. Преступники продавали его, а затем отмывали, полученные средства. Уголовное дело возбуждено в отношении 6 участников этой ОПГ. Благодаря этому, государству возмещен ущерб на сумму более 7 млн. рублей. В Северо-Западном УВДТ была обезврежена группа похитителей видеотехники из Выборга. При этом один из членов банды был сотрудником Выборгской таможни. Группа также специализировалась на товарных поездах [1].

Другим специфическим видом преступлений, совершаемых на железнодорожном транспорте преступными группами, являются хищения грузов из его подвижного состава. Если в начале 1990-х гг. в России регистрировалось свыше 66 тыс. таких преступлений, и они являлись самыми распространенными преступлениями на данном виде транспорта, то в последние годы ситуация изменилась. Например, в 2006 г. было зарегистрировано 4 040 таких преступлений, что составило 5,1% от общего количества всех зарегистрированных преступлений. Основная масса таких деяний совершается путем кражи. Преступники чаще всего похищали: цветные и черные металлы (16,7%); продукты питания (15,1%); одежду и обувь (15,0%). Установлено, что 67,8% хищений совершены из вагонов; 28,6% – с платформ, а именно из перевозимых на них контейнеров; 2,3% – из полувагонов и 1,3 % – из самосвальных вагонов и цистерн. Основная масса названных уголовно наказуемых деяний совершена во время стоянок составов на крупных грузовых станциях (48,7%); 35,6% – на железнодорожных перегонах (участках железной дороги между двумя станциями). 12,6% хищений грузов произошло на небольших, расположенных, как правило, в сельской местности станциях, а 3,1% изученных хищений – на пассажирских станциях, во время кратковременных там остановок грузовых составов. Основная масса таких хищений (70,8%) совершены в период с 18 часов вечера до 06 часов утра [2, с. 4].

В последние годы отмечается переориентация преступников с распространенных способов хищений грузов (срыв запорных устройств, проруб стен потолков вагонов и контейнеров) на более скрытые способы, совершаемые путем переадресовки грузовых отправок, замены и подделки подлинных перевозочных документов. Преступления подобного рода заранее тщательно подготавливаются, могут иметь межрегиональный и межгосударственный характер, отличаются высокой степенью латентности. В них часто принимают участие работники железнодорожного транспорта или лица, знающие технологический процесс перевозки грузов, а также представители коммерческих структур, занятых на железнодорожном транспорте. При этом преступные посягательства на железнодорожные грузы все больше носят групповой, в том числе, организованный

характер. Как показывает изученная правоприменительная практика, около половины хищений грузов на подвижном железнодорожном транспорте совершается групповым способом.

Если имеет в виду формы совершения хищений, то преобладают, бесспорно, кражи, которые составляют, по нашим данным, 84,3% всех хищений на железнодорожном транспорте. Анализ криминологической характеристики лиц, совершающих кражи на железнодорожном транспорте, показывает, что их часто совершают в том районе, где проживали преступники (43,9%); в то же время высоким является показатель краж, совершенных ворами-«гастролерами». Нередко особенности места совершения кражи тщательно изучаются и учитываются преступниками, которые отдают предпочтение не только определенному способу, орудиям, средствам преступления и т. д., но и достаточно определенным местам совершения такого рода преступлений. Так, некоторые преступники считают, что кражи грузов из подвижного железнодорожного состава менее рискованны и в целом совершаются гораздо легче, чем, например, кражи из магазинов и киосков, оборудованных сигнализацией, или из стационарных складов на грузовом (товарном) дворе железнодорожных станций.

Далее, кражи грузов на железной дороге совершаются преимущественно поздно вечером и ночью, когда контроль за сохранностью грузов со стороны работников транспорта и охраны значительно ослабевает; именно эти временные интервалы наиболее типичны для краж грузов, совершаемых на крупных железнодорожных станциях. Полученные результаты, на наш взгляд, представляют практический интерес для организации профилактической работы, поскольку ранее исследований временных интервалов совершения такого рода краж не проводилось. С указанной точки зрения, полученные данные убедительно свидетельствуют о том, что задача совершенствования деятельности вневедомственной охраны и патрульно-постовой службы продолжает оставаться весьма актуальной.

Следует заметить, что обстановка совершения преступления в целом, его способы и средства, место и время совершения преступления, характеризующие конкретные криминологические ситуации, в которых совершаются хищения на железнодорожном транспорте, имеют весьма существенное уголовно-правовое значение: они влияют на правильную оценку общественной опасности содеянного, квалификацию преступления, дифференциацию ответственности и индивидуализацию наказания виновных. Их исследование имеет большое значение и для дальнейшей разработки криминологических проблем. Особое место здесь принадлежит изучению типологических признаков ситуаций, в которых совершаются хищения, анализу взаимосвязи и взаимовлияния ситуации и мотивов таких преступлений, что будет способствовать совершенствованию профилактической деятельности по предупреждению таких преступлений.

При этом обстоятельства, способствующие совершению хищений на железной дороге, по-разному проявляются при посягательствах на чужое имущество. Так, к числу обстоятельств, способствующих совершению краж на железнодорожном транспорте, относятся факторы, связанные со спецификой перевозок грузов:

а) невозможность полной охраны грузов в местах стоянки подвижного состава и в пути следования (так, на территории товарных дворов железнодорожных станций Москвы и Краснодара, где находились вагоны и платформы с материальными ценностями, охрана осуществлялась лишь передвижными постами военизированной охраны);

б) сравнительная легкость доступа к перевозимым товарно-материальным ценностям (открытые люки, проломы в стене вагона, отсутствие пломб и т.п.);

в) отсутствие конкретных лиц, ответственных за сохранность грузов при перевозке;

г) отсутствие надлежащего контроля за деятельностью охраны.

В настоящее время ситуация в этом плане несколько улучшилась за счет привлечения частных охранных структур. Однако проблема повышения эффективности правоохранительных органов остается актуальной. Дело в том, что охранные структуры могут вполне успешно предотвратить хищения, совершаемые, условно говоря, на бытовом уровне (например, вскрыть контейнер и похитить часть находящегося там имущества). Однако противостоять организованным группам, которые занимаются не только хищениями, но иными тяжкими преступлениями, могут только государственные органы. Так, в последние годы имела угроза захвата активов и пакетов акций предприятий в период консолидации мощностей ключевых предприятий, которая могла быть реализована как в результате преднамеренного банкротства предприятий (в т.ч. с использованием вышеуказанных схем), так и со стороны рейдерских группировок, перенацелившихся на предприятия транспортного машиностроения, выводимые из состава ОАО «РЖД» и не имеющие эффективных механизмов противодействия «рейдерству» и «гринмэйлу» [3].

Вот несколько характерных примеров. В 2006 г. Средневолжским УВДТ пресечена деятельность преступной группы состоящей из руководителей ООО «Автэл» и ООО «Россиянин», которые путем фальсификации документов с использованием неправомерного решения суда

пытались незаконно приобрести права собственности на земельный участок предприятия Куйбышевской железной дороги. Предотвращен ущерб государству на сумму 11,6 млн. руб., возбуждено уголовное дело по ст.ст. 159 ч. 4, 171-1 ч. 3 УК РФ. Северным УВДТ выявлены многочисленные факты хищения денежных средств, выделяемых ЗАО «Дорожный центр внедрения» Северной ЖД в рамках реализации планов НИОКР по закупке автоматизированных систем контроля и обслуживания подвижного состава и локомотивов. Установлен ущерб на сумму более 15,9 млн. руб., возбуждено 4 уголовных дела по ст. 159 ч. 4 УК РФ. Хищение денежных средств при реализации перспективных планов НИОКР осуществляется путем фиктивного оформления приемки и внедрения фактически не существующего или не поставлявшегося оборудования на предприятия железнодорожного машиностроения в рамках ведомственных и государственных целевых программ.

Нецелевое использование и хищение выделяемых в рамках федеральных целевых программ и программ господдержки развития отрасли денежных средств осуществляется в результате незаконного использования государственных дотаций и преференций с использованием подложных документов, а также высоколиквидных товарно-материальных ценностей и активов предприятия с использованием служебного (должностного) положения. В этом плане характерен пример, когда Московским УВД на железнодорожном транспорте выявлен факту хищения завскладом Люблинского литейно-механического завода материально-технических ценностей (осевых заготовок) на сумму более 6,1 млн. руб., возбуждено уголовное дело по ст. 160 ч. 4 УК РФ (присвоение или растрата). Ранее были выявлены злоупотребления директора ГП Люберецкий завод «Пластмасс», который при реализации продукции предприятия по заведомо заниженным ценам и закупках невостребованного сырья по завышенным ценам нанес ущерб заводу на сумму около 1 млн. руб., возбуждено уголовное дело по ст. 201 УК РФ.

Изложенное показывает, что хищения на железнодорожном транспорте с переходом экономики России на рыночные отношения в части их масштабности изменились кардинальным образом – общие суммы ущерба выросли многократно. При этом наблюдается повышение доли хищений, совершаемых группами, в состав которых входят представители различных органов управления. Такое положение, безусловно, затрудняет борьбу с этим видом имущественной преступности. Поэтому, на наш взгляд, необходима разработка системы мер по противодействию таким хищениям, в реализации которых участвовали бы не только органы внутренних дел и представители железной дороги, но и органы власти тех регионов, по территории которых проходят эшелоны с грузами.

Ссылки:

1. Чекалин А. Экономические преступления на транспорте латентны, но раскрываемы. URL: www.regnum.ru. (дата обращения: 15 февраля 2006).
2. Дубовой И.П. Преступность на железнодорожном транспорте и ее предупреждение: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Саратов, 2007.
3. См.: Захаренков В. Защита государственных интересов и противодействие новым вызовам и угрозам при реализации структурной реформы на железнодорожном транспорте // Сайт МВД РФ. 2007. 13 февраля; нижеследующие факты приводятся по этому источнику.

References (transliterated):

1. Chekalin A. Ekonomicheskie prestupleniya na transporte latentny, no raskryvaemy. URL: www.regnum.ru. (data obrashcheniya: 15 fevralya 2006).
2. Dubovoy I.P. Prestupnost' na zheleznodorozhnom transporte i ee preduprezhdenie: Avtoref. dis. ... kand. yurid. nauk. Saratov, 2007.
3. See Zakharenkov V. Zashchita gosudarstvennykh interesov i protivodeystvie novym vyzovam i ugrozam pri realiza-tsii strukturnoy reformy na zheleznodorozhnom transporte // Sayt MVD RF. 2007. 13 fevralya; nizhesleduyushchie fakty privodyatsya po etomu istochniku.