

**Крицкая Юлия Вадимовна**

оперуполномоченный ОБЭП Азово-Черноморского УВД на транспорте  
тел.: (918) 988-88-28

**Криминологическая характеристика личности  
преступников, участвующих в групповых хищениях  
на железнодорожном транспорте**

*Аннотация:*

*Статья посвящена некоторым аспектам криминологической характеристики личности преступников, участвующих в групповых хищениях на железнодорожном транспорте. Автором в публикации делается акцент на лицах, совершающих преступления, на фоне массовых социальных конфликтов, на их психологических характеристиках. В частности, им подчеркивается, что большинство из преступлений совершается в состоянии алкогольного или наркотического опьянения, а доминирующим мотивом является корысть, рецидивность.*

*Ключевые слова: преступления на железнодорожном транспорте, криминологическая характеристика, грабеж, разбой, мотив преступления, социальный конфликт, опьянение.*

Криминологическая характеристика личности лиц, совершающих хищения на железнодорожном транспорте, в основном такая же, как и характеристика расхитителей общеуголовного плана. Вместе с тем если иметь в виду групповой способ совершения хищений, то здесь имеются заметные особенности, о которых речь пойдет ниже. Но прежде следует заметить, что отрицательная направленность личности формируется задолго до совершения преступления и играет в механизме преступного поведения особую роль. Рассматривая генезис развития такой личности, выделяют следующие три группы детерминационных факторов: 1) обстоятельства, непосредственно нашедшие свое выражение в поведении преступника, предшествующем совершению преступления; 2) обстоятельства, непосредственно связанные с совершением преступления; 3) обстоятельства, характеризующие психологические, биологические и психические свойства личности [1, с. 122]. Если иметь в виду, что на железнодорожном транспорте среди форм хищений наибольшее распространение имеют кражи и разбои (до 70 %) [2, с. 41], то, на наш взгляд, здесь наибольшее значение имеют обстоятельства первого рода.

Дело в том, что лиц, совершающих хищения на железнодорожном транспорте, следует рассматривать, прежде всего, на фоне массовых социальных конфликтов. Компенсируя свое ущербное состояние, адаптируясь к тяжелым условиям жизни, они неизбежно вовлекаются в пьянство, наркоманию, проституцию, бродяжничество и т.д., а в связи с этим нередко и в различные виды криминальной деятельности. Более всего это касается маргинальной, социально неустойчивой среды, которая в нашей стране резко возросла, наряду с деградацией общественной морали, с всеобщим падением нравов. Указанную среду обычно заполняют лица с ограниченными возможностями интеллектуального развития – более 30 %. Всем им присущи обостренное чувство противоречия и конфликтности, придирчивость, ссоры и скандалы, драки, сведение счетов, мнительность, ревность, зависть озлобление, агрессивность, жестокость, погромы, вандализм и т.д. [3, с. 83]. Не случайно, например, что многие хищения на железнодорожном транспорте сопровождаются разрушением контейнеров, в отношении пассажиров – повышенной агрессивностью (если речь идет о грабеже и разбое). Особенно это заметно при групповом хищении.

Как показывает наше исследование, среди лиц, совершающих хищения на железнодорожном транспорте (в основном это кражи, грабежи, разбои, о которых и идет речь; что касается других форм хищения на железнодорожном транспорте, то их доля относительно небольшая), абсолютное большинство составляют мужчины (96,4 %). Как правило, они холостые (54,1 %) с низким общеобразовательным уровнем (доля лиц с высшим и средним профессиональным образованием – 26,3 %). По возрасту: наибольший удельный вес составляют лица от 18 до 30 лет, далее – свыше 30 лет, затем – несовершеннолетние. Несовершеннолетние похитители в 80,4 % случаев – из так называемых неблагополучных семей.

Если иметь в виду психологическую характеристику лиц, совершающих групповые хищения на железнодорожном транспорте, то для данной категории преступников характерны: грубость, жестокость, стремление к причинению насилия, безответственность и легкомыслие. Далее, значительная доля преступников уголовно наказуемые деяния совершили в состоянии алкогольного (43,6 %) или наркотического (4,7 %) опьянения. Самыми распространенными мотивами преступных действий опрошенных лиц являлась корысть, а затем иные мотивы. Среди подобных лиц могут быть определены пять основных, традиционно выделяемых, типов личности преступника, а именно случайный (8 %); ситуационный (15 %); неустойчивый (42 %), а также злостный (32 %) и особо опасный тип преступника (3 %).

Что касается уголовно-правовой характеристики лиц, совершающих хищения на железнодорожном транспорте групповым способом, то основные показатели выявлены следующие. Одним из существенных признаков, характеризующих личность рассматриваемой категории преступников, является судимость за ранее совершенные преступления. Значимость этого признака весьма высока как в уголовно-правовом, так и в криминологическом аспекте. В первом случае, он влияет на решение вопросов квалификации преступления, выбора вида и размера наказания, условий его отбывания и т.д.; во втором случае, данные о судимости позволяют судить о том, насколько глубоко укоренились в сознании лица антиобщественные взгляды и привычки, какова вероятность совершения им новых преступлений и каких именно. Такая информация, помимо всего прочего, имеет не только большое профилактическое значение, но и является весьма важной для раскрытия и расследования такого рода преступлений. По данным нашего исследования, все обследованные осужденные по ст. 158, 161 и 162 УК РФ по числу судимостей распределились следующим образом: не имели судимости – 68,3 %; имели одну судимость – 15,7 %; имели две судимости – 8,1 %; три и более судимостей – 8,9 %.

Как видно из приведенных данных, рецидив составляет лишь около одной трети из общего числа обследованных осужденных. Эти данные вносят существенные коррективы в традиционное представление о значительной распространенности рецидива среди лиц, совершивших хищения на железнодорожном транспорте. Это само по себе достаточно обоснованное представление не учитывает, однако, специфику данных составов хищений, а также особенности рассматриваемой категории преступников, связанные, например, с выбором способа совершения хищения, объекта посягательства, его защищенности, относительной доступностью таких хищений и т.д. Однако выявление такой специфики требует, на наш взгляд, самостоятельного исследования.

Вместе с тем мы выявили специфику рецидива среди групповых хищений в зависимости от формы хищения. Выяснилось, в частности, что наиболее часто (43,2 %) групповые хищения совершаются в виде кражи, причем преобладают хищения, совершенные группой лиц (соисполнительство). Далее следуют разбои (26,2 %) и грабежи (20,3 %), на долю иных форм хищения приходятся остальные групповые преступления. Сопоставление полученных данных с результатами других специальных исследований позволяет сделать вывод о том, что, не меняя общей тенденции, показатели рецидива могут изменяться в зависимости от особенностей конкретной социальной группы, выделенной по другим признакам (например, по роду занятий и степени занятости трудом), а также от особенностей конкретной сферы народного хозяйства, где совершаются рассматриваемые преступления.

Наши исследования показывают, что лица, совершающие групповые хищения на железнодорожном транспорте, преимущественно пытаются завладеть следующими предметами: промышленные товары – 68,6 %; продукты питания и спиртные напитки – 27,8 %; прочие предметы – 1,7 %. Полученные данные позволяют сделать вывод об определенных особенностях формирования и проявления корыстной мотивации таких преступников. Во многих случаях она носила ситуативный характер и была направлена на завладение ценностями не с целью наживы, а на их реализацию с целью последующего употребления спиртных напитков, либо непосредственно – на хищения вино-водочных изделий и продуктов питания. При этом в большинстве случаев употребление алкоголя служило катализатором для таких преступлений. Не случайно похищенные ценности в виде денег встречаются в нашем исследовании редко. Можно сделать вывод о том, что направленность умысла, «товарное» распределение похищенных ценностей, а также особенности совершения такого рода хищений в целом во многом объясняются особой и притом весьма значительной ролью, которую в этиологии хищений играет склонность к употреблению спиртных напитков.

Последний фактор, на который мы ранее уже обращали внимание, требует самостоятельного и более пристального анализа. В связи с этим следует заметить, что на ситуативный характер рассматриваемых преступлений влияет не только состояние опьянения, но и вся обстановка совершения преступления в целом (место, время совершения преступления, поведение материально ответственных лиц, либо лиц, ответственных за охрану транспорта, складов, состояние самой охраны и т.д.). В то же время в литературе, посвященной борьбе с правонарушениями, уже стало общепризнанным положением о том, что состояние опьянения является весьма существенным криминогенным фактором, а в ряде случаев оно выступает и непосредственной причиной совершения преступления. В связи с этим вряд ли можно согласиться с тем, что состояние опьянения субъектов имущественных преступлений встречается реже, чем при совершении других преступлений, поскольку значительная часть преступлений против собственности носит продолжаемый характер, и поэтому роль нетрезвого состояния лица, как фактора, иницирующего готовность субъекта к совершению преступления, в них малозначима [4, с. 52]. Как нам представляется, такая позиция не вполне точна в методологическом отношении, поскольку хищения на транспорте как раз отличаются скоротечностью, ситуативным характером.

Как мы указывали, 43,6 % хищений на железнодорожном транспорте совершены в состоянии опьянения. Следует отметить при этом, что лица, впервые совершившие хищения, находились в состоянии опьянения значительно чаще, чем преступники-рецидивисты. Это обстоятельство в значительной мере объясняется тем, что рецидивисты более осторожны, они чаще совершают хищения, более сложные с технической точки зрения, требующие тщательной подготовки и квалификации (специализации).

Представляет интерес судебная практика назначения наказания лицам, совершившим групповые хищения на железнодорожном транспорте. Отметим, в связи с этим, что, по нашим данным, суды при назначении наказания рассматриваемой категории преступников учитывали следующие обстоятельства, смягчающие ответственность: совершение преступления впервые – 38,2 %; явка с повинной – 51,8 %; добровольное возмещение ущерба – 5,1 %; другие обстоятельства – 4,9 %. Вместе с тем анализ судебной практики по назначению наказаний осужденным за хищения на транспорте, в том числе по учету обстоятельств, смягчающих и отягчающих ответственность, – большая самостоятельная проблема, требующая специальных исследований. Однако полученные результаты, так или иначе, свидетельствуют о незначительном удельном весе случаев, когда в качестве смягчающих обстоятельств суды учитывали добровольное возмещение ущерба. Поэтому правомерно, на наш взгляд, оставить вопрос о необходимости внесения определенных коррективов в судебную практику с тем, чтобы, назначая наказание, суды более внимательно относились к факту возмещения виновным причиненного ущерба.

**Ссылки:**

1. *Дагель П.С. Учение о личности преступника в советском уголовном праве. Владивосток, 1970.*
2. *Дубовой И. Преступность на железнодорожном транспорте и ее предупреждение: дис. ... канд. юрид. наук. Саратов, 2007.*
3. *Салимжанова М.В. Уголовно-правовые и криминологические аспекты борьбы с разбоями в отношении чужого имущества: дис. .... канд. юрид. наук. Краснодар, 2006.*
4. *Холостов В.И. Осужденные, отбывающие наказание в местах лишения свободы за преступления против собственности. М., 1992.*