

СПЕЦИФИКА КРАЖ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ (НА ПРИМЕРЕ КУЗБАССКОГО УВДТ)

В статье анализируется криминологическая характеристика краж на железнодорожном транспорте. В этом контексте проведен общий анализ состояния преступности на железнодорожном транспорте, а затем рассмотрена специфика краж, совершаемых на железнодорожном транспорте на примере Кузбасского УВДТ, показаны основные виды совершаемых преступлений, их причины и динамика развития.

Ключевые слова: кражи, железнодорожный транспорт, динамика преступности.

В последние годы преступность в стране стала изменяться, что не могло не отразиться и на преступности на железнодорожном транспорте. Изменения преступности в стране носили как количественный, так и качественный характер. Анализ криминологической литературы, статистических данных о преступности прежде всего показывает, что в последнее десятилетие преступность в стране неуклонно росла. Количество только зарегистрированных преступлений увеличилось с 2 625 081 в 1996 г. до 3 554 738 в 2010 г. [1, 2].

Появились преступления, ранее не характерные для России: терроризм, захват заложников, похищение человека, преступления, связанные с незаконным оборотом наркотических средств и психотропных веществ, а также связанные с незаконным оборотом огнестрельного оружия, боеприпасов и взрывчатых веществ. Названные тенденции характерны и для преступности на железнодорожном транспорте, являющейся частью общей российской преступности.

Официальные статистические данные показывают, что преступность на железнодорожном транспорте также неуклонно растет (табл. 1).

Таблица 1
Количество преступлений на железнодорожном транспорте по России

Годы	2006	2007	2008	2009	2010
Кол-во преступлений	65 498	66 594	69 087	74 571	80 850
Динамика, %	+1,0	+1,7	+3,7	+7,9	+8,4

С 2006 по 2010 г. преступность на железнодорожном транспорте в целом по России возросла более чем на 20%. При этом следует помнить о достаточно высоком уровне латентности преступлений, совершаемых на железнодорожном транспорте. На наш взгляд, высокий уровень преступности здесь обусловлен рядом факторов, связанных со спецификой самого железнодорожного транспорта. Во-первых, жертвами многих преступлений в данном случае являются, прежде всего, пассажиры, которые, не желая опаздывать на поезд, делать остановку и сходить с поезда, часто сами не обращаются в правоохранительные органы по поводу совершенных в отношении них преступлений. Во-вторых, работники железнодорожного транспорта, прежде всего его служб грузового хозяйства, имеют много «рычагов давления» на грузоотправителей и грузополучателей (могут задерживать погрузку, отправку, выгрузку груза), в чем последние не заинтересованы и предпочитают получать груз с недостатками, поврежде-

нием, происшедшими, в том числе, в результате преступлений. По оценкам сотрудников органов внутренних дел на транспорте, ими регистрируется не более 30% преступлений, совершаемых на железной дороге. Эти данные подтверждаются результатами и других исследований [3. С. 143].

Ситуация по Западно-Сибирскому отделению железной дороги не сильно отличается от всероссийской (табл. 2). Так, с 2008 г. преступность на железнодорожном транспорте возросла на 15%.

Таблица 2
Количество преступлений на железнодорожном транспорте по Западно-Сибирскому отделению железной дороги

Годы	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Кол-во преступлений	3 132	3 126	3 128	3 086	3 385	3 552
Динамика, %	-0,5	-0,2	+0,06	-1,3	+9,69	+4,93

Необходимо отметить, что состояние преступности зависит от региона, и поэтому на протяжении всей Западно-Сибирской железной дороги оно не является однородным, так как у каждого субъекта Российской Федерации своя криминогенная специфика. Так, например, в Алтайском крае чаще совершаются хищения верхнего строения пути и хищения из подвижного состава. Связано это с тем, что на Алтайском отделении дороги перегоны имеют большую протяженность и здесь много мелких населенных пунктов, где люди остались без работы и «промышляют» на железной дороге воровством.

На омском направлении чаще совершаются хищения денежных средств мошенническим путем в пассажирских поездах. Так повелось с послевоенных времен. Определенный отпечаток наложили заезжие преступные группировки. Шулеры и мошенники ехали из западных регионов до Омска, в пути обманывали простаков. В Омске у них был перевалочный пункт. Они пересаживались на другие поезда и возвращались домой. На сегодняшний день в этом регионе периодически регистрируются случаи различных видов мошенничества, которыми занимаются не только заезжие гастролеры, но и их местные ученики.

В Новосибирской области нет каких-то специфических преступлений.

Многие регионы Западно-Сибирской железной дороги – это приграничные зоны, что также накладывает определенный отпечаток на состояние преступности, так как близость границ с Казахстаном и Китаем сказывается на криминогенной ситуации. Так, работни-

кам ЗСУВДТ приходится постоянно задерживать наркокурьеров, которые всевозможными способами пытаются провезти в регион свой товар. Причем количество изъятых наркотиков с каждым годом растет. В 2008 г. на этих участках дороги было изъято около 37 кг наркотиков, среди них 29 кг марихуаны и 6,5 кг героина.

Кражи, как известно, являются самыми распространенными преступлениями против собственности. Так, в общей структуре российской преступности их доля превышает 50%, причем эта тенденция – одна из самых устойчивых, о чем свидетельствует ее сохранение на протяжении десятилетий. Более узкую, но вместе с тем чрезвычайно актуальную проблему представляют собой кражи личного имущества, совершаемые на объектах железнодорожного транспорта. Большая распространенность данных преступлений, их заметный рост негативно влияют на уровень криминологической безопасности пассажиров, обостряют боязнь населения за свое имущество [4. С. 6].

Следует признать, что система мер предупреждения и раскрытия подобного вида краж является недостаточно эффективной. Учитывая, что Россия относится к странам с развитой системой объектов железнодорожного транспорта, можно сказать, что преступность, распространенная здесь, существенно влияет на дестабилизацию обстановки в стране в целом.

Кражи у граждан являются одними из самых распространенных и латентных преступлений, совершаемых на объектах железнодорожного транспорта в сфере пассажирских перевозок на Кузбасском УВДТ. Данные криминологические особенности объясняются специфическими условиями функционирования железной дороги. Постоянное движение составов поездов, большая протяженность участков железной дороги и их обслуживание разными территориальными органами внутренних дел, нахождение пассажиров в новых условиях поездки, к которым требуется адаптация, делают объекты железнодорожного транспорта «привлекательными» для преступников.

В 2009 г. сократилось количество преступных посягательств на изделия из цветных металлов со 176 до 84 преступлений. Наибольшее число их зарегистрировано на участке обслуживания Новокузнецкого – 31 (в 2008 г. – 67) и Беловского ЛОВД – 18 (41). Поставлено на учет в Тайгинском ЛОВД – 16 (17), Кемеровском – 12 (27) и Томском – 7 (23).

В структуре зарегистрированных преступлений данной категории – 49 (в 2008 г. – 112) составляют кражи средств сигнализации, связи и энергоснабжения.

В 2009 г. зарегистрирована 341 кража черного металла, что на 25,4% выше, чем в 2008 г. (272). Из них Беловским ЛОВД – 123 преступления (в 2008 г. – 120), Новокузнецким – 99 (96), Кемеровским – 54 (16), Тайгинским – 49 (34), Томским – 16 (6).

Раскрыто 277 преступлений (в 2008 г. – 196), нераскрытыми остались 70 (в 2008 г. – 75). Самое большое количество нераскрытых преступлений в Беловском ЛОВД – 32 (в 2008 г. – 44).

Увеличилось количество преступлений (кража черных металлов), совершенных неработающими, – 213 (в 2008 г. – 158), работниками железнодорожного

транспорта – 48 (19), ранее совершавшими преступление, – 131 (94).

Основными причинами увеличения вала зарегистрированных преступлений данной категории являются: удаленность мест совершения преступлений от станций, постов и маршрутов патрулирования, вследствие чего происходит несвоевременное реагирование; халатное отношение со стороны работников предприятий транспорта по сохранности ж/д комплекующих – данный вид преступлений совершается в местах, где производятся ремонтные работы по замене верхнего строения пути и средств сигнализации и связи. Охрана вверенного имущества своевременно не осуществляется.

В сфере грузовых перевозок произошло снижение краж на 9% – с 312 до 284, в том числе 67 компетенций КМ (2008 г. – 65). Наибольшее количество краж поставлено на учет Беловским ЛОВД – 129 (в 2008 г. – 113), Кемеровским – 72 (77) и Новокузнецким ЛОВД – 55 (82). Тайгинским подразделением – 23 (25) и Томским – 5 (15).

Количество преступлений, связанных с разоборудованием грузового подвижного состава (магистральные части воздухораспределителей, крышки букс и др.), сократилось на 2,7% (с 75 до 73). Отмечается увеличение в зоне ответственности: Кемеровского ЛОВД – с 33 до 34 фактов, Новокузнецкого – с 11 до 13, Беловского – с 8 до 20 и Тайгинского ЛОВД – на 40,1% (с 1 до 13); снижение в Томском – на 90% (с 10 до 1). Нераскрытыми остались 10 преступлений.

Предметом преступных посягательств в основном являются детали тормозной системы вагонов (авторежимы, главные и магистральные части воздухораспределителей), которые используются как металлолом либо сдаются как изделия нелегальным приемщикам.

Причиненный предприятиям железной дороги ущерб от преступных посягательств в сфере грузовых перевозок снизился с 7705,433 до 1554,756 тыс. руб. Процент возмещения составил 78% (97,8% – в 2008 г.).

В сфере пассажирских перевозок зарегистрировано 80 преступлений (в 2008 г. – 57). Произошел рост зарегистрированных краж с 33 до 43 фактов (Тайга – 29, Новокузнецк – 9, Томск – 3, Кемерово и Белово по 1), из них 42 кражи (31) совершены в пассажирских поездах дальнего и местного сообщений.

В основе подавляющего большинства краж личного имущества на железнодорожном транспорте лежит ситуация неосмотрительности граждан. Ее содержание определяется временем совершения преступлений (49% краж совершается в период с 0 до 7 ч), днями недели (уровень хищений повышается в пятницу и выходные дни) и даже временем года (41% преступлений совершается в летние месяцы). Предметами хищений чаще других становятся легкодоступные для кражи вещи: средства связи, деньги, продукты питания. Наиболее привлекательными для совершения преступлений местами являются вокзалы, а в поездах и электропоездах – тамбуры, купе поезда дальнего следования.

Более половины краж (55%) совершаются в пассажирских поездах дальнего следования, 26,2% – в скорых поездах, 29,2% – в пассажирских поездах местного сообщения, 14,6% – в электропоездах. В 38,6% краж

преступники посягают на имущество пассажиров в купейных вагонах, в 37% – в плацкартных, в 3,6% – в общих. Чаще других предметами краж у пассажиров становятся: средства связи (36%), деньги (27%), продукты питания (11%), оргтехника (8%), чемоданы, сумки или другая ручная кладь (6%), драгоценности (5%), документы (3%).

Изучение времени совершения преступления показало, что около половины краж у пассажиров совершается поздно вечером, ночью или рано утром. Это объясняется более высоким уровнем социального контроля в дневные часы и его снижением в ночные, когда пассажиры спят или находятся в вагонах-ресторанах, оставляя свой багаж без присмотра. В 73 из 150 изученных уголовных дел кражи чужого имущества были совершены во временной промежуток с 0 до 7 ч, в 37 – между 18 и 24 ч, в 24 – в период с 7 до 12 ч. Пик краж приходится на лето, что напрямую зависит от повышения пассажиропотока и введения дополнительных пассажирских поездов. Наибольшее количество краж совершается в июне (11,3%), июле (4,6%), августе (15,1%), сентябре (10,7%), наименьшее – в ноябре (4,1%) и январе (4,5%). Учет временных факторов позволит повысить эффективность профилактических мероприятий, даст возможность вовремя перераспределить силы и средства в борьбе с кражами личного имущества на железнодорожном транспорте.

Важную роль в криминологической характеристике краж личного имущества пассажиров играет знание способов совершения преступлений. Исследование показало, что данные преступления совершаются, как правило, без применения вспомогательных технических средств. Однако виды краж весьма специфичны и разнообразны. Наиболее распространенными являются

кражи вещей, оставленных без присмотра, карманные кражи, обирание пьяных.

Необходимо также отметить, что деятельность органов внутренних дел на железнодорожном транспорте осложнена рядом значимых обстоятельств, в числе которых: отсутствие четко обозначенной территории обслуживания; распространение сферы их деятельности лишь на пассажирские и грузовые поезда, станции (вокзалы), земли железнодорожного транспорта; отсутствие принципа двойного подчинения, установленного для территориальных органов внутренних дел; осуществление борьбы с преступностью в рамках только одной, однако самой крупной отрасли экономики – железнодорожного транспорта. Все это отрицательно сказывается на эффективности предупреждения краж и должно учитываться в криминологическом планировании. В соответствии с этим содержание профилактических мероприятий должно включать в себя: а) организацию профилактической работы с лицами, от которых можно ожидать совершения краж имущества у граждан на железнодорожном транспорте; б) организацию профилактической работы с гражданами, которые пользуются услугами железнодорожного транспорта; в) устранение обстоятельств, обуславливающих совершение краж чужого имущества у граждан при нахождении на объектах железнодорожного транспорта.

Таким образом, причины и условия краж на железнодорожном транспорте необходимо исследовать с точки зрения детерминации корыстных преступлений вообще, краж в целом и на транспорте в частности. В последнем случае проявляется специфика «привлекательности» железнодорожного транспорта в плане совершения изучаемых преступлений.

ЛИТЕРАТУРА

1. *Состояние преступности и правонарушений в Российской Федерации (1994–1998 гг.)* : стат. сб. М., 1999. 218 с.
2. *Состояние преступности в России за 2010 год* : стат. сб. М., 2011. 141 с.
3. *Кутяев В.М.* Криминологическая характеристика скрытой преступности на железнодорожном транспорте (по материалам Волго-Вятского УВД на транспорте) : дис. ... канд. юрид. наук. Н. Новгород, 2003. 319 с.
4. *Новикова Л.В.* Предупреждение краж личного имущества на железнодорожном транспорте. По материалам Московской железной дороги : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Рязань, 2009. 21 с.

Статья представлена научной редакцией «Право» 1 декабря 2011 г.