ISSN 1561-7793

Вестник
Томского государственного университета

№ 343 **Февраль** **2011**

- ФИЛОЛОГИЯ
- ФИЛОСОФИЯ, СОЦИОЛОГИЯ, ПОЛИТОЛОГИЯ
- КУЛЬТУРОЛОГИЯ
- ИСТОРИЯ
- ПРАВО
- ЭКОНОМИКА
- ПСИХОЛОГИЯ И ПЕДАГОГИКА

Томский государственный университет
2011

НАУЧНО-РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ
ТОМСКОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО УНИВЕРСИТЕТА

Майер Г.В., д-р физ.-мат. наук, проф. (председатель); **Дунаевский Г.Е.**, д-р техн. наук, проф. (зам. председателя); **Ревушкин А.С.**, д-р биол. наук, проф. (зам. председателя); **Катунин Д.А.**, канд. филол. наук, доц. (отв. секретарь); **Аванесов С.С.**, д-р филос. наук, проф.; **Берцун В.Н.**, канд. физ.-мат. наук, доц.; **Гага В.А.**, д-р экон. наук, проф.; **Галажинский Э.В.**, д-р психол. наук, проф.; **Глазунов А.А.**, д-р техн. наук, проф.; **Голиков В.И.**, канд. ист. наук, доц.; **Горцев А.М.**, д-р техн. наук, проф.; **Гураль С.К.**, д-р пед. наук, проф.; **Демешкина Т.А.**, д-р филол. наук, проф.; **Демин В.В.**, канд. физ.-мат. наук, доц.; **Ершов Ю.М.**, канд. филол. наук, доц.; **Зиновьев В.П.**, д-р ист. наук, проф.; **Канов В.И.**, д-р экон. наук, проф.; **Кривова Н.А.**, д-р биол. наук, проф.; **Кузнецов В.М.**, канд. физ.-мат. наук, доц.; **Кулижский С.П.**, д-р биол. наук, проф.; **Парначев В.П.**, д-р геол.-минер. наук, проф.; **Петров Ю.В.**, д-р филос. наук, проф.; **Портнова Т.С.**, канд. физ.-мат. наук, доц., директор Издательства НТЛ; **Потекаев А.И.**, д-р физ.-мат. наук, проф.; **Прозументов Л.М.**, д-р юрид. наук, проф.; **Прозументова Г.Н.**, д-р пед. наук, проф.; **Сахарова З.Е.**, канд. экон. наук, доц.; **Слижов Ю.Г.**, канд. хим. наук., доц.; **Сумарокова В.С.**, директор Издательства ТГУ; **Сущенко С.П.**, д-р техн. наук, проф.; **Тарасенко Ф.П.**, д-р техн. наук, проф.; **Татьянин Г.М.**, канд. геол.-минер. наук, доц.; **Унгер Ф.Г.**, д-р хим. наук, проф.; **Уткин В.А.**, д-р юрид. наук, проф.; **Шилько В.Г.**, д-р пед. наук, проф.; **Шрагер Э.Р.**, д-р техн. наук, проф.

НАУЧНАЯ РЕДАКЦИЯ ВЫПУСКА

Аванесов С.С., д-р филос. наук, проф.; **Галажинский Э.В.**, д-р психол. наук, проф.; **Гураль С.К.**, канд. филол. наук, проф.; **Демешкина Т.А.**, д-р филол. наук, проф.; **Зиновьев В.П.**, д-р ист. наук, проф.; **Канов В.И.**, д-р экон. наук, проф.; **Парначев В.П.**, д-р геол.-минер. наук, проф.; **Петров Ю.В.**, д-р филос. наук, проф.; **Прозументов Л.М.**, д-р юрид. наук, проф.; **Прозументова Г.Н.**, д-р пед. наук, проф.; **Шилько В.Г.**, д-р пед. наук, проф.

Журнал «Вестник Томского государственного университета»
входит в «Перечень ведущих рецензируемых научных журналов
и изданий, в которых должны быть опубликованы
основные научные результаты диссертаций
на соискание ученых степеней доктора и кандидата наук»
Высшей аттестационной комиссии
(Подробнее см.: http://vak.ed.gov.ru)

УДК 343.9.018

К.И. Деревянко

СТРУКТУРА ПРЕСТУПНОСТИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ (НА ПРИМЕРЕ КУЗБАССКОГО УВДТ)

Анализируется криминологическая характеристика преступности на железнодорожном транспорте. В этом контексте проведен анализ структуры преступности в Кузбасском УВДТ, показаны основные виды совершаемых преступлений, их причины и динамика развития.

Ключевые слова: преступность; железнодорожный транспорт; динамика преступности.

В отечественной криминологии с конца 1960-х гг. преступность стала изучаться не только в целом как негативное социальное и уголовно-правовое явление, складывающееся из совокупности всех совершенных в стране преступлений, но и по составляющим её «частям». Иными словами, анализу были подвергнуты и отдельные виды преступности, из которых она складывается.

Выделение видов преступности в криминологии в то время осуществлялось, в первую очередь, по такому основанию, как объект преступления, т.е. по тому благу, тому общественному интересу, на который посягал преступник [1. С. 55]. В этой связи в первых учебниках криминологии исследовались такие виды преступности, как особо опасные государственные преступления; преступления против личности и хулиганство; хищения государственного и общественного имущества; преступления, составляющие пережитки местных обычаев; преступления, связанные с нарушением правил безопасности движения на автотранспорте [2]. Чуть позже по этому же основанию стали выделять должностные преступления и некоторые другие [3].

В последние годы основания её классификации значительно расширились, что, несомненно, было связано с ростом преступности и изменением её структуры (вовлечением в неё новых слоёв общества, её проникновением в различные сферы общественной жизни).

Преступность в разных сферах жизнедеятельности и на различных объектах экономики имеет свою специфику, в силу чего «актуальным становится изучение преступности по сферам: автодорожные преступления, компьютерные преступления, налоговые преступления, преступления на железнодорожном транспорте» [4. С. 40].

Как справедливо отмечает В.Э. Эминов [5], познание преступления, всех его признаков необходимо для разработки профилактических мер. Поэтому криминологическая характеристика – исходный этап для оптимизации процесса разработки и реализации мер профилактики преступлений [5. С. 211].

Несомненно, что железнодорожный транспорт является специфичной отраслью экономики страны, имеет характерные особенности, что, на наш взгляд, должно обусловливать специфику преступности на данном виде транспорта.

В связи с этим представляется очень важным проведение анализа преступности, совершаемой на железнодорожном транспорте.

Анализ структуры преступности на железнодорожном транспорте мы решили показать на примере Кузбасского УВДТ, который является составной частью Западно-Сибирского УВДТ.

Причиной такого выбора является его территориальное расположение. Он находится на территории Кемеровской и Томской области и является крупнейшим железнодорожным узлом, который связывает территорию Западной и Восточной Сибири. Кроме того, Кемеровская область является одним из ведущих индустриальных центров России.

Покажем особенности структуры преступности по Кузбасскому УВД на транспорте за 2008 г.

В общей структуре преступности значительную часть составили кражи всех форм собственности – 40%, в том числе кражи грузов – 9% (213 фактов); кражи цветных металлов – 3% (84); кражи в сфере пассажирских перевозок – 2% (54 факта). Преступления, связанные с незаконным оборотом наркотических и психотропных веществ, – 24,4% (586 фактов); с незаконным оборотом оружия – 5% (123 факта). Грабежи составили 1% в структуре преступности (21 факт); прочие преступления – 2% (56 фактов).

Первое место в структуре преступности по КУВДТ в 2008 г. традиционно занимают экономические преступления – 28% (658 фактов). В условиях обострения социальной напряжённости, разбалансированности экономики, возникновения различных форм собственности и перехода к рыночным отношениям преступность в сфере грузовых перевозок на железнодорожном транспорте постепенно объективно превратилась в разновидность доходного «предпринимательства», действующего в межреспубликанском (межрегиональном и международном) масштабе.

Грузовые перевозки на железнодорожном транспорте традиционно являются сферой наибольшей криминальной уязвимости. Сумма убытков, понесённых всеми участниками перевозочного процесса, постоянно возрастает. В среднем в год по стране она составляет около 150 млрд руб.

Совокупные изменения, направленные на сдвиг от тяжёлой промышленности, где в основном транспортировались сырьевые материалы, к лёгкой и средней, увеличили объем поставок высокоценных товаров. Именно поэтому оперативная обстановка в сфере грузовых перевозок попрежнему остаётся сложной. Так, по различным железным дорогам страны до 60% от всех зарегистрированных преступлений на железнодорожном транспорте приходится на сферу грузовых перевозок.

Хищения грузов совершаются путём сруба запорных устройств и закруток, взлома дверей и люков, выдавливания пола контейнеров, а также путём мошенничества, подлога, изготовления и использования фиктивных документов, проникновения в компьютерные сети железных дорог, снятия информации о предприятиях, имеющих код-справки для использования в хищении грузов, оформления «ложного транзита», переадресовок грузов, подмены перевозочных документов и т.п.

В 2008 г. количество выявленных и зарегистрированных преступлений экономической направленности на КУВДТ возросло на 14,4% и составило 658 (в 2007 г. – 575). По транспорту России – снижение на 1%.

С начала 2008 г. поставлено на учёт 119 преступлений против государственной власти, интересов государственной службы и службы в органах местного самоуправления (в 2007 г. – 73), из них 11 фактов дачи взятки и 7 – получение взятки. Против интересов службы в коммерческих организациях выявлено одно преступление, которое квалифицируется как коммерческий подкуп.

В рамках повышения эффективности работы по выявлению фактов коррупции и выявления должностных преступлений в период с 1 июля по 30 августа 2008 г. проводилась операция «Коррупция-2008», в ходе которой проведено 107 проверок предприятий транспорта и выявлено 338 правонарушений экономической направленности, из них 21 преступление (13 – по ч. 2, 3 ст. 159 УК РФ, 5 – по ст. 292 УК РФ, 2 – по ст. 291 УК РФ, 1 – по ст. 171 УК РФ) и 317 административных правонарушений.

Вторым по количеству преступлений на Кузбасском УВДТ являются кражи – 607 случаев (26%). При этом в 2008 г. их число увеличилось на 4,7% (с 915 до 958). Раскрыто 693 преступных посягательства (в 2007 г. – 618). Остались нераскрытыми 273 кражи, что на 1,8% меньше, чем в 2007 г. (278 фактов).

Кражи, как известно, являются самыми распространёнными преступлениями против собственности. Так, в общей структуре российской преступности их доля превышает 50%, причём эта тенденция – одна из самых устойчивых, о чем свидетельствует её сохранение на протяжении десятилетий. Более узкую, но вместе с тем чрезвычайно актуальную проблему представляют кражи личного имущества, совершаемые на объектах железнодорожного транспорта. Большая распространённость данных преступлений, их заметный рост негативно влияют на уровень криминологической безопасности пассажиров, обостряют боязнь населения за своё имущество [6. 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, распространённая здесь, существенно влияет на дестабилизацию обстановки в стране в целом.

Кражи у граждан являются одними из самых распространённых и латентных преступлений, совершаемых на объектах железнодорожного транспорта. Так, количество зарегистрированных краж в сфере пассажирских перевозок на Кузбасском УВДТ увеличилось на 42,1% (с 38 до 54), из них 30 (в 2007 г. – 18) совершены в зоне обслуживания Тайгинского ЛОВД.

В основе подавляющего большинства краж личного имущества на железнодорожном транспорте лежит виктимогенная ситуация неосмотрительности. Её содержание определяется временем совершения преступлений (49% краж совершается в период с 0.00 до 07.00), 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 поездов дальнего следования.

Третье место по количеству занимают преступления, связанные с незаконным оборотом наркотических средств и сильнодействующих веществ – 586 случаев, что на 0,3% больше, чем в 2007 г. (584 факта). По транспорту России – увеличение на 4,9%. Их удельный вес составил 24%. Наибольшее количество выявленных наркопреступлений приходится на Беловский – 210 (–13,9%), Новокузнецкий – 134 (–10,1%) и Кемеровский ЛОВД – 115 (+29,2%). Тайгинским подразделением выявлено 66 фактов (в 2007 г. – 82), Томским – 48 (5).

В ходе реализации имеющихся оперативных материалов в 2008 г. было поставлено на учёт 16 (Новокузнецк – 7, Томск – 5, Кемерово – 1 и аппарат Управления – 3) фактов перевозки наркотических средств (2007 г. – 6).

Преобладание в структуре преступности на железнодорожном транспорте преступлений, связанных с незаконным оборотом наркотических средств, обусловлено, на наш взгляд, тем, что железнодорожный транспорт является одним из самых «удобных» для транспортировки преступниками наркотиков видов транспорта. Подвижной состав железнодорожного транспорта, прежде всего вагоны, грузовые и пассажирские, контейнеры, позволяют преступникам перевозить большое количество (десятки килограммов) наркотических средств.

Кроме того, подвижной состав позволяет им прятать наркотики в технологических полостях, отделениях вагонов и локомотивов, в других перевозимых грузах, что даже в случае их обнаружения создает трудность в доказывании принадлежности наркотических средств тому или иному лицу, в отличие, например, от автомобильного или воздушного транспорта, где преступники перевозят наркотики чаще всего непосредственно на себе или с собой.

Следующее место занимают преступления, связанные с незаконным оборотом и хранением оружия и боеприпасов (5%). Их количество снизилось на 25% по сравнению с 2007 г., было выявлено 123 факта (по транспорту России увеличение на 0,1%) в 2007 г. – 164, из них 93 преступления, предусмотренных ст. 223 УК РФ (незаконное изготовление оружия) и 28, предусмотренных ст. 222 УК РФ (незаконное приобретение, передача, сбыт, хранение, перевозка или ношение оружия, боеприпасов, взрывчатых веществ и взрывных устройств).

Рост зарегистрированных преступлений в сфере незаконного оборота оружия произошёл на участке оперативного обслуживания Кемеровского ЛОВД – на 20% (с 15 до 18 преступлений). На остальных участках наблюдается снижение: Новокузнецкий – на 40% (с 10 до 6), Беловский ЛОВД – на 33,3% (с 52 до 78), Тайгинский – на 32% (с 25 до 17) и Томский – на 14,7% (с 34 до 29).

Преступность на транспорте, как в целом по стране, приобрела организованный характер. В частности, в

2008 г. была пресечена деятельность пяти организованных преступных групп. Данными группами было совершено 44 преступления, из них 30 – в сфере экономики, 6 – в сфере незаконного оборота наркотиков, 5 – общеуголовной направленности, 3 – в сфере грузовых перевозок.

Рост организованной преступности свидетельствует о том, что железнодорожный транспорт является «привлекательным» для деятельности организованных преступных формирований.

Как показывает анализ статистических данных и материалов уголовных дел, основными видами организованной преступной деятельности на железнодорожном транспорте являются хищения грузов, незаконный оборот наркотиков и их контрабанда, совершение террористических актов, а также контроль над проституцией на крупных вокзалах, расположенных на вокзалах гостиницах и в пассажирских поездах.

Отдельно надо отметить подростковую преступность на территории Кузбасского УВДТ.

Структуру преступности несовершеннолетних на объектах железнодорожного транспорта в 2008 г. в основном составляют такие преступления, как кража (стабильно количественно преобладает), средний показатель за пять лет составил около 50%, в том числе кражи изделий из цветного металла – около 35%. Также весьма распространёнными преступлениями являются хулиганство и вандализм, которые составляют соответственно 6 и 6%. Прочие преступления составили 3%.

Стоит заметить, что если в территориальных органах внутренних дел регистрируются в основном такие преступления, как убийство, умышленное причинение тяжкого вреда здоровью, изнасилование, мошенничество, вымогательство, то аналогичные преступления на транспорте подростками совершаются крайне редко и их число незначительно.

Произошёл рост числа анонимных сообщений о минировании железнодорожных вокзалов – 25,4% звонков поступило от несовершеннолетних. Ущерб, который был причинён Западно-Сибирской железной дороге в результате ложных звонков, составил 29 млн руб.

Кражи, совершаемые подростками на железнодорожном транспорте, условно можно разделить на три подгруппы: кражи изделий из цветного металла; кражи железнодорожных грузов; кражи личного имущества граждан.

Главное отличие имущественных преступлений несовершеннолетних, регистрируемых органами внутренних дел на транспорте, – то, что объектом хищений в большинстве случаев является государственное имущество. Это прежде всего объясняется тем, что органы внутренних дел на транспорте ведут борьбу с преступностью в поездах, на вокзалах, территории железнодорожных станций, в пределах их границы и на перегонах, где жилой сектор отсутствует.

Таким образом, преступность на железнодорожном транспорте представляет собой достаточно массовое, негативное, исторически изменчивое социальное явление уголовно-правового характера, имеющее характерные особенности, определяемые спецификой железнодорожного транспорта, складывающееся из совокупности всех преступлений, совершенных на его объектах за определённый промежуток времени.

Особенности преступности на данном виде транспорта проявляются, прежде всего, в её структуре, а именно: в наличии преступлений, характерных лишь для данного вида транспорта; преобладании преступлений против собственности; преступлений, связанных с незаконным оборотом наркотиков; преступлений против общественной безопасности, а также в её высоком уровне латентности.

Можно выделить две группы преступлений, совершаемых на железнодорожном транспорте, и определить их криминологические особенности:

1) преступления, характерные для железнодорожного транспорта (обусловленные его спецификой):

– железнодорожно-транспортные преступления (ст. 211, 263, 266–268 УК РФ);

– хищения грузов из подвижного состава;

2) преступления, не обусловленные спецификой железнодорожного транспорта (против собственности, личности, против экономической деятельности, общественной безопасности и др.).

Анализ оперативно-служебной деятельности подразделений по борьбе с преступными посягательствами на грузы свидетельствует о том, что на объектах транспортного комплекса Кузбасского отделения Западно-Сибирской железной дороги отмечается рост преступных посягательств на перевозимые товарно-материальные ценности. Основным объектом преступных посягательств является лом черных металлов, металлопрокат, чугунные слитки, т.е. те грузы, к которым имеется более свободный доступ.

ЛИТЕРАТУРА

1. *Кудрявцев В.Н., Лунеев В.В.* О криминологической классификации преступлений // Государство и право. 2005. № 6. С. 52–58.
2. *Криминология*: Учеб. / А.А. Герцензон, В.К. Звирбуль, Б.Л. Зотов, И.И. Карпец и др. 2-е изд., испр. и доп. М.: Юрид. лит., 1968. 472 с.
3. *Криминология*: Учеб. / Под ред. И.И. Карпец. М.: Юрид. лит., 1976. 439 с.
4. *Блувштейн Ю.Д., Яковлев А.М.* Новое уголовное законодательство // Проблемы криминологии и уголовного права. Вильнюс, 1992. С. 39–43.
5. *Криминология*: Учеб. / Под ред. В.Н. Кудрявцева, В.Е. Эминова. 4-е изд., перераб. и доп. М.: Норма, 2009. 451 с.
6. *Новикова Л.В.* Предупреждение краж личного имущества на железнодорожном транспорте: По материалам Московской железной дороги: Автореф. дис. … канд. юрид. наук. Рязань, 2009. 23 с.

Статья представлена научной редакцией «Право» 1 декабря 2010 г.