

35



На правах рукописи

Степанова Марина Анатольевна

**ПРЕСТУПЛЕНИЯ ПРОТИВ СОБСТВЕННОСТИ,
СОВЕРШАЕМЫЕ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ
ТРАНСПОРТЕ: СОСТОЯНИЕ, ДЕТЕРМИНАНТЫ
И МЕРЫ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ
(на материалах Приволжского федерального округа)**

Специальность: 12.00.08 – уголовное право и криминология;
уголовно-исполнительное право

**АВТОРЕФЕРАТ
диссертации на соискание ученой степени
кандидата юридических наук**

Нижний Новгород – 2008

12 ФЕВ 2008

Работа выполнена на кафедре уголовного и уголовно-исполнительного права Нижегородской академии МВД России.

Научный руководитель: доктор юридических наук, профессор
Кириллов Михаил Андреевич

Официальные оппоненты: доктор юридических наук, профессор
Панченко Павел Николаевич;
кандидат юридических наук, профессор
Малюткин Валентин Алексеевич

Ведущая организация: Казанский юридический институт
МВД России

Защита состоится «25» декабря 2008 года в 9 часов на заседании диссертационного совета Д-203.009.01 при Нижегородской академии МВД России по адресу: 603600, г. Н. Новгород, ГСП-268, Анкудиновское шоссе, д. 3. Зал ученого совета.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке Нижегородской академии МВД России.

Автореферат разослан «26» ноября 2008 года.

Ученый секретарь
диссертационного совета
кандидат юридических наук, доцент


Милвицова М.А.

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы диссертационного исследования обусловливается политическими и экономическими преобразованиями, произошедшими в нашей стране с начала 90-х годов XX века, которые породили коренные изменения во всех сферах жизнедеятельности российского общества. В стране до сих пор не сложилась новая модель экономики, наблюдается низкий уровень нравственно-психологического развития людей и как следствие – низкий уровень правовой культуры. В этих условиях неизбежно возрастает вероятность реальной криминальной угрозы общественной и в особенности экономической безопасности.

Жизненно важной отраслью хозяйства страны является железнодорожная транспортная система – связующее звено экономики страны, обеспечивающая ее экономическую безопасность, но и сама нуждающаяся в защите от криминальных угроз и обеспечении собственной экономической безопасности.

В настоящее время железнодорожный транспорт России на рынке перевозок занимает в общем грузообороте около 70% от общего объема перевозок грузов¹. Ежедневно по железным дорогам Российской Федерации курсирует 7 747 поездов (789 пассажирских поездов дальнего следования и 6 958 – пригородного значения), перевозящих ежегодно около 1,5 миллиарда человек, из них около 121 миллиона – поездами дальнего следования.

По территории Приволжского федерального округа (далее – ПФО) проходит пять железных дорог, в том числе Горьковская, Куйбышевская, Приволжская, Свердловская и Южно-Уральская.

Железнодорожный транспорт представлен стационарными объектами (к которым относятся здания вокзалов, складские помещения, различные хранилища и др.) и транспортными средствами (подвижной состав и пасса-

¹ См.: *Куванова С.Т.* Проблемы борьбы с хищениями грузов на железнодорожном транспорте // Проблемы борьбы с преступностью: Сборник научных трудов. – Иркутск, 2006. – Вып. 1. – С. 87.

жирские поезда). Все эти объекты представляют немалый интерес для преступности.

В силу того, что для железнодорожного транспорта характерны протяженность, чрезвычайная мобильность и в значительной мере незащищенность от преступных посягательств, существует немало проблем в организации деятельности органов внутренних дел на транспорте по выявлению преступлений, изобличению лиц, виновных в их совершении, установлению очевидцев, выявлению, изучению причин и условий совершения преступлений против собственности и их предупреждению.

В современных условиях преступления против собственности, совершаемые на железнодорожном транспорте, приобретают все более массовый характер. Незаконная деятельность с собственностью оказывается высокоэффективной и в большинстве случаев происходит без контроля со стороны правоохранительных органов. Успех достигается за счет слаженной криминальной деятельности организованных преступных групп.

Увеличение количества преступлений против собственности, совершаемых на железнодорожном транспорте, представляет угрозу экономической безопасности Российской Федерации. Это в свою очередь ставит перед правоохранительными органами и иными организациями и ведомствами задачу поиска достоверных источников информации, из которых можно получить сведения о готовящихся, совершаемых и совершенных преступлениях для их предупреждения и предотвращения.

Характеризуя криминологическую ситуацию на железнодорожном транспорте Приволжского федерального округа, следует прежде всего указать на состояние преступности как на основополагающий характерный компонент.

По статистическим данным ГИАЦ МВД России и ИЦ Волго-Вятского УВД на транспорте, в 2003 году в России было зарегистрировано 1 646 691 преступление против собственности, на транспорте – 19 068 преступлений и 846 преступлений выявлено на железнодорожном транспорте в некоторых регионах

ПФО (республики Татарстан, Удмуртия, Чувашия; Нижегородская и Кировская области). В 2004 году в России – 1 891 649, на транспорте – 22 131, на железнодорожном транспорте – 1 182 преступления. В 2005 году всего по России зарегистрировано 2 367 425, на транспорте – 25 543, на железнодорожном транспорте – 1 672 преступления. В 2006 году в России выявлено 2 535 860, на транспорте – 28 596, на железнодорожном транспорте – 1 573 преступления. В 2007 году зарегистрировано 29 917 преступлений против собственности на транспорте в России, на железнодорожном транспорте в ПФО – 1 690 преступлений.

По представленным статистическим данным виден рост (на 41,3%) числа зарегистрированных преступлений против собственности по России за период с 2003 по 2007 год. За этот же период количество зарегистрированных преступлений против собственности на транспорте по России возросло на 56,9%, а в отдельных регионах ПФО – почти в 2 раза.

Таким образом, динамика преступности против собственности на железнодорожном транспорте характеризуется опережающими темпами ее роста по отношению к динамике, отражающей тенденции развития преступности в Приволжском федеральном округе и в России в целом. Данное обстоятельство, к тому же при условии высокой латентности корыстной преступности на железнодорожном транспорте, осложняет криминологическую ситуацию, в которой профилактика рассматриваемых преступлений существенно затруднена и соответственно малоэффективна.

Сложность криминологической ситуации в рассматриваемом ее аспекте определяется рядом обстоятельств, которые отличаются высоким уровнем криминогенности и, таким образом, вызывают необходимость в их изучении, позволяющем в свою очередь разработать научно обоснованные положения превентивного характера. Это тем более необходимо, что данные вопросы относительно Приволжского федерального округа в рамках комплексного криминологического исследования вообще не исследовались.

Таким образом, актуальность избранной темы диссертационного исследования очевидна.

Степень научной разработанности темы исследования. Изучению криминологических проблем в области предупреждения преступлений на железнодорожном транспорте посвящены многие исследования, среди которых прежде всего следует выделить работы С.К. Балашова, А.Н. Варьгина, Н.И. Гетмана, Л.Ф. Дадерко, И.И. Иванова, В.М. Кутяева, О.В. Радченко, А.Н. Тарасова, Ю.В. Степаненко, О.Г. Фокина, С.В. Якимовой и других ученых.

Работы указанных выше авторов легли в основу исследования проблем, возникающих в процессе предупредительной деятельности преступлений против собственности на железнодорожном транспорте, что дало возможность более подробно изучить деятельность субъектов системы предупреждения указанных преступлений и научно обосновать необходимость совершенствования их деятельности.

Объект диссертационного исследования – преступность против собственности на железнодорожном транспорте в совокупности с системой предупредительного воздействия на нее в пределах Приволжского федерального округа.

Предмет исследования – внутренние и внешние связи преступности, определяющие ее признаки, показатели, процессы самодетерминации и криминологической детерминации на железнодорожном транспорте, а также заключающие в себе характерные особенности, играющие важную роль в целеполагании управленческого (предупредительного) воздействия на преступность и принятии необходимых решений тактического и стратегического характера со стороны субъектов предупредительного воздействия на преступность в Приволжском федеральном округе.

Цель исследования – разработка криминологической концепции противодействия преступности против собственности на железнодорожном транспорте с ее сложными внутренними и внешними закономерностями, количественно-качественными характеристиками, тенденциями, а также научными подходами и основополагающими идеями по обеспечению эффективности управленческого воздействия на преступность.

Достижение указанной цели предполагает решение следующих задач:

- систематизировать знания о преступности против собственности на железнодорожном транспорте по ее основным криминологическим характеристикам, прежде всего, по объему, уровню, структуре, динамике преступности;

- провести анализ причин и условий преступлений против собственности, совершаемых на железнодорожном транспорте, дать им криминологическую оценку в плане определения их в качестве объекта предупредительного воздействия;

- рассмотреть вопрос об эффективности реализуемых в исследуемой сфере мер, направленных на предупреждение рассматриваемого вида преступлений, и разработать соответствующие научно обоснованные рекомендации;

- изучить наиболее важные вопросы, относящиеся к механизму предупредительного воздействия на преступность против собственности, включающие, в частности: взаимодействие органов внутренних дел с другими государственными и негосударственными органами, выступающими субъектами предупреждения преступлений в сфере железнодорожных коммуникаций;

- провести поиск возможностей по сохранению и формированию кадрового профессионального состава ОВД как основного элемента системы специального предупреждения преступлений, обеспечению правовых, социальных, материальных и морально-психологических условий, необходимых для их результативной деятельности.

Методология и методика исследования. В работе используются общенаучные (исторический, сравнительный, статистический, методы индукции и дедукции, обобщения, системного анализа, синтеза, аналогии и др.) и частные научные (количественный и качественный анализ документов, мониторинг печатных и электронных средств массовой информации и др.) методы, которые в своей совокупности позволяют комплексно исследовать избранную тему и обосновать конструктивные выводы.

Методика исследования состоит в изучении нормативных, монографических источников, анализе статистических данных о преступлениях против собственности, совершаемых на железнодорожном транспорте, за 2003–2007 годы, а также непосредственном наблюдении соискателем за указанными явлениями в ходе собственной практической деятельности.

Теоретическая основа исследования. Концептуальной основой для написания диссертационного исследования послужили труды известных ученых правоведов в области уголовного права, социологии и криминологии. Среди них необходимо отметить таких ученых: Г.А. Аванесова, Ю.М. Антонына, М.М. Бабаева, Я.И. Гилинского, Г.Н. Горшенкова, А.И. Долгову, И.И. Карпеца, В.Н. Кудрявцева, Н.Ф. Кузнецову, В.П. Малкова, С.С. Овчинского, П.Н. Панченко, А.Б. Сахарова, А.П. Севрюкова, С.А. Солодовникова, В.С. Устинова, А.И. Чучаева, В.Е. Эминова и др.

Нормативно-правовую базу исследования составляют: Конституция Российской Федерации, Уголовный кодекс Российской Федерации, Закон РФ от 18 апреля 1991 года «О милиции», Федеральный закон от 24 декабря 2002 года № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», Федеральный закон РФ от 14 апреля 1999 года № 77-ФЗ «О ведомственной охране», Федеральный закон РФ от 10 января 2003 года № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» и др.

Эмпирическую основу диссертационного исследования составляют: статистические данные о преступлениях против собственности, совершаемых на железнодорожном транспорте, в ПФО за 2003–2007 годы; обзоры о результатах деятельности Волго-Вятского УВДТ с 2002 по 2007 год, а также личный опыт работы автора в Чувашском линейном отделе внутренних дел на транспорте.

Научная новизна исследования выражается в том, что впервые на материалах, полученных в результате выполненного комплексного исследования проблемы, разработана авторская концепция противодействия преступности против собственности на железнодорожном транспорте в ПФО, в кото-

рой нашли выражение криминологические характеристики региональной преступности, систематизированы знания о детерминации, закономерностях и тенденциях ее развития, определены перспективы и основные направления дальнейшего научного изучения предмета настоящего диссертационного исследования.

Наряду с этим изучены вопросы, относящиеся к правоохранительной деятельности ОВД на железнодорожном транспорте, направленной на выявление, изучение причин и условий преступлений, совершаемых против собственности, и разработаны положения, направленные на оптимизацию этой превентивной деятельности в ПФО.

Положения, выносимые на защиту:

1. Разработанная автором научная концепция противодействия преступности против собственности на железнодорожном транспорте в ПФО дополняет общую криминологическую теорию экономической преступности, включая решение вопроса обеспечения антикриминальной безопасности отношений собственности на железнодорожном транспорте, а также может быть использована как теоретическая основа для регионального программирования борьбы с экономической преступностью в означенной сфере.

2. Предложенная соискателем модель программы предупреждения преступлений против собственности на железнодорожном транспорте (прежде всего, органами Волго-Вятского управления внутренних дел на транспорте) обуславливает необходимость проведения определенной реорганизации в органах внутренних дел, в частности – без затратного выделения в их структуре нового управленческого звена – отдела (подотдела) профилактики, которое было бы способно осуществлять все технологические функции предупредительного воздействия на преступность, включая криминологический мониторинг, а также выполнять роль координирующего звена участвующих в этой деятельности всех элементов механизма управления в транспортной сфере.

3. Разработанная автором система учета уголовно-статистических данных в штабах УВДТ по территориальному признаку призвана способствовать

более эффективной деятельности органов внутренних дел на транспорте по выявлению причин и условий, способствующих преступности, ее прогнозированию и разработке конкретных мер профилактического воздействия, владению оперативной обстановкой на всей территории ПФО, тесному взаимодействию между подразделениями ГУВД по ПФО и УВДТ и др.

4. В целях предупреждения преступных посягательств, направленных на хищения железнодорожных деталей с действующих путей сообщения и средств сигнализации и связи, представляющих серьезную общественную опасность (угрозу для безопасности движения поездов, причинения ущерба в крупном и особо крупном размерах, нанесения вреда здоровью и жизни пассажиров), представляется целесообразным внести изменения в уголовное законодательство в сторону его ужесточения, относительно хищений средств сигнализации и связи (СЦБ), материалов верхнего строения пути (ВСП), результатом которых явилось приведение в негодность для эксплуатации путей сообщения, средств сигнализации и связи, даже если данные деяния не причинили вред, указанный в статье 267 УК РФ. На основании вышеизложенного предлагается внести в часть 2 статьи 158 УК РФ пункт «д») следующего содержания:

«с транспортного средства, путей сообщения, средств сигнализации или связи, либо другого транспортного оборудования, повлекшая приведение их в негодное для эксплуатации состояние».

5. В целях усиления взаимодействия между органами внутренних дел на транспорте и коммерческими ревизорами отделений железной дороги Российской Федерации предлагается дополнить пункт 2 Положения, регламентирующего деятельность коммерческих ревизоров (утв. МПС России 5 мая 1994 года № ЦМ-260), подпунктом 2.13 следующего содержания:

«Информировать сотрудников органов внутренних дел на транспорте о выявленных нарушениях, связанных с безопасностью движения поездов, сохранностью перевозочных грузов, подвижного состава, опасных грузов, работой пунктов коммерческого осмотра, с целью предупреждения преступ-

лений против собственности, совершаемых на железнодорожном транспорте».

6. С целью повышения уровня взаимодействия субъектов системы предупреждения преступлений против собственности на железнодорожном транспорте автором разработана классификация этих субъектов, позволяющая определить качественные возможности каждого из них по предупреждению названной категории преступлений. Полагаем, что на основе данной классификации целесообразно разработать и принять межведомственный нормативно-правовой акт, закрепляющий систему субъектов взаимодействия и определяющий их цели, задачи, а также способы и средства осуществления их взаимодействия.

Теоретическая значимость исследования состоит в том, что сформулированные в нем выводы развивают и дополняют разделы уголовного права и криминологии о противодействии преступлениям против собственности, совершаемым на железнодорожном транспорте.

Теоретические положения могут быть использованы при проведении дальнейших исследований, направленных на совершенствование криминологической теории предупреждения преступлений против собственности, разработку средств и методов изучения проблемы преступности на железнодорожном транспорте, подготовку научно обоснованных положений для подготовки предложений и рекомендаций теоретико-прикладного характера.

Практическая значимость исследования. Результаты исследования могут быть использованы в профилактической деятельности сотрудников органов внутренних дел на транспорте; следственно-судебной практике, охране прав и свобод человека и гражданина от преступных посягательств, а также в учебном процессе при преподавании курса «Криминология»; подготовке учебных пособий, методических рекомендаций и курсовых, дипломных работ.

Апробация результатов диссертационного исследования. Основные положения и выводы настоящего исследования изложены автором в восьми опубликованных работах общим объемом 1,7 п. л., в том числе в двух изда-

ниях, рекомендованных ВАК, и в выступлениях: на международной научно-практической конференции «Преступность, организованная преступность и экономика: проблемы совершенствования предупредительной и правоохранительной деятельности» (г. Нижний Новгород, 2–3 февраля 2007 г.); на Всероссийской научно-практической конференции «Права человека и система их защиты в России» (г. Чебоксары, 23–24 ноября 2007 г.); на Международной научно-практической конференции «Пробелы в российском законодательстве» (г. Нижний Новгород, 14–15 сентября 2007 г.); на Всероссийской научно-практической конференции «Современные проблемы науки, образования и производства» (г. Нижний Новгород, 19 апреля 2008 г.).

Результаты исследования используются в деятельности Главного следственного управления ГУВД Нижегородской области, Свердловского районного суда г. Белгорода, УВД г. Белгорода, Волго-Вятского УВД на транспорте, а также внедрены в учебный процесс Нижегородской академии МВД России и учебного центра Волго-Вятского УВД на транспорте.

Диссертация обсуждалась на совместном заседании кафедры уголовного и уголовно-исполнительного права и кафедры криминологии, социологии и обеспечения прав человека Нижегородской академии МВД России.

Структура диссертации обусловлена объектом, предметом, целью, задачами и технологией исследования. Диссертация состоит из введения, трех глав, включающих шесть параграфов, заключения, библиографии и приложения.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во введении обосновывается актуальность темы исследования, анализируется степень научной разработанности проблемы, определяются объект и предмет, цель и задачи исследования, раскрываются методологическая, теоретическая и эмпирическая основы работы, научная новизна исследования, формулируются основные положения, выносимые на защиту, показывается теоретическое и практическое значение исследования.

Первая глава «Состояние преступлений против собственности, совершаемых на железнодорожном транспорте» состоит из двух параграфов, в которых систематизируются статистические данные о преступности против собственности на железнодорожном транспорте по основным криминологическим характеристикам (по объему, уровню, структуре, динамике преступности).

В первом параграфе «Общая характеристика состояния преступлений против собственности, совершаемых на железнодорожном транспорте» представлены криминологическая характеристика и система преступлений против собственности, совершаемых на железнодорожном транспорте. Уделяется внимание железнодорожной транспортной системе страны, которая является жизненно важной отраслью хозяйства и связующим звеном экономики.

Подчеркивается, что железнодорожный транспорт является самостоятельной отраслью и имеет свои особенности, что создает немало трудностей в организации деятельности органов внутренних дел на транспорте по выявлению, устранению причин и условий, способствующих совершению преступлений против собственности, а также предупреждению исследуемого нами вида преступлений.

Акцентируется внимание на том, что в ПФО входят 14 субъектов РФ, по территории которых проходят 5 железных дорог – Горьковская, Куйбышевская, Приволжская, Свердловская, Южно-Уральская, обслуживаемых Волго-Вятским УВДТ, Средневолжским УВДТ, Приволжским УВДТ, Средне-Уральским УВДТ и Южно-Уральским УВДТ соответственно. Такое распределение связано с тем, что УВДТ строятся по линейному принципу, то есть структурное деление подразделений милиции совпадает со структурным делением железных дорог.

В работе констатируется то, что при анализе преступности исследуемых видов преступлений на железнодорожном транспорте в Приволжском федеральном округе автор столкнулся с рядом трудностей: во-первых, в сфере обслуживания УВД на транспорте, кроме регионов, находящихся на тер-

ритории ПФО, входят и другие субъекты РФ, по которым проходят подведомственные им железные дороги; во-вторых, отсутствуют обобщенные статистические данные о преступности на железнодорожном транспорте в зависимости от административно-территориального деления России. При этом картина криминогенной ситуации в ПФО является неполной, что, прежде всего, затрудняет деятельность органов внутренних дел на транспорте по выявлению причин преступности и условий, способствующих преступности на железнодорожном транспорте, прогнозированию и разработке конкретных мер профилактического воздействия, владению оперативной обстановкой на всей территории ПФО, тесному взаимодействию между подразделениями ГУВД по ПФО и УВДТ. Этим объясняется проведение исследования на примере Волго-Вятского УВД на транспорте, которым обслуживаются шесть субъектов, входящих в состав ПФО. В исследовании отмечается, что данное управление обслуживает крупнейший объект – Горьковскую железную дорогу, которая связывает Центральную часть России с Уралом, Западной Сибирью, Дальним Востоком, районами Севера и занимает одно из ведущих мест в сети железных дорог страны по объемам грузовых и пассажирских перевозок.

На основании проведенного статистического исследования в период с 2003 по 2007 год автором делается вывод о росте зарегистрированных преступлений против собственности, совершаемых на железнодорожном транспорте. Так, например, по данным Волго-Вятского УВД на транспорте, в 2003 году сотрудниками транспортной милиции всего было зарегистрировано 846 преступлений против собственности, удельный вес которых составил 33,16%, 2004 год – 1 182 преступления (40,55%), 2005 год – 1 672 преступления (47,58%), 2006 год – 1 573 преступления (44,40%) и 2007 год – 1 690 преступлений против собственности, удельный вес которых составил 48,30%. Тенденция общего увеличения количества зарегистрированных преступлений против собственности объясняется относительной доступностью и легкостью совершения вышеназванных преступлений.

Второй параграф «Характеристика состояния отдельных видов распространенных преступлений против собственности, совершаемых на железнодорожном транспорте» посвящен криминологической характеристике распространенных видов преступлений против собственности, совершаемых на железнодорожном транспорте, в регионах Приволжского федерального округа. В нем исследуются особенности личности преступника, совершающего преступления против собственности, на примере Чувашского ЛОВД на транспорте.

В ходе проведенного исследования автором устанавливается, что в 2003 году всего было зарегистрировано 846 преступлений против собственности на железнодорожном транспорте, из них больше половины от общего количества регистрируемых преступлений (456) относятся к кражам. В 2004 году – 1 182 преступления, как и в 2003 году доминирующими преступлениями являются кражи (601). В 2005 году – 1 672 преступления против собственности, а 980 преступлений приходится на долю краж. В 2006 году наблюдается уменьшение количества зарегистрированных преступлений против собственности на железнодорожном транспорте, что составило 1 573 преступления, а на кражи приходится 1 045 преступлений. В 2007 году всего было зарегистрировано 1 690 преступлений против собственности, 1 082 преступления составляют кражи.

На основании результатов проведенного исследования автором делается вывод о том, что кражи доминируют над остальными преступлениями исследуемого вида и имеют в обстановке общего снижения жизненного уровня подавляющей массы населения тенденции к дальнейшему росту, то есть кража является более распространенным преступлением против собственности на железнодорожном транспорте. Характерной особенностью краж является то, что к предмету преступного посягательства относится чужое имущество. Чаще всего совершаются кражи следующих предметов:

– личное имущество (в том числе ручная кладь: сумки, чемоданы, портфели; предметы верхней одежды: шапки, куртки, обувь; ценности: деньги, украшения, документы);

- грузы (в том числе металлы, нефтепродукты, щебень и др.);
- материалы верхнего строения пути (ВСП), в том числе рельсы, скрепления, шпалы, мостовые и переводные брусья, стрелочные переводы и др;
- прочие, в том числе детали и устройства тормозного оборудования подвижного состава, средства сигнализации и связи, устройства энергоснабжения.

Отмечается, что практический и научный интерес в криминологической характеристике представляют данные, характеризующие личность преступника, совершающего преступления против собственности на железнодорожном транспорте. Критериями проведенного исследования являются пол, возраст, социальное положение, образование и др.

Большую часть преступлений против собственности совершают мужчины (около 87%), женщинами указанные преступления совершаются меньше, на их долю приходится всего 13%. Это объясняется прежде всего особенностями функционирования железнодорожного транспорта, где не столь велико число работающих женщин.

Значительная часть преступлений против собственности на железнодорожном транспорте совершается безработными, их доля составляет 45% от общего количества выявленных лиц, на долю работников железнодорожного транспорта приходится 25%.

Важной характеристикой личности преступников является их образовательный уровень. Статистика свидетельствует, что выявленные лица, совершившие преступления против собственности, демонстрируют достаточно низкий уровень образования. Так, только 11% из них имеют высшее профессиональное образование, 34% – среднее профессиональное, 27% – среднее общее, 23% – основное среднее, 5% – начальное общее, менее 1% – дошкольное.

Абсолютное большинство преступлений против собственности на железнодорожном транспорте совершается местными жителями (85%), жителями других областей и республик – 13% и без постоянного места проживания – 2% из общего числа выявленных лиц.

Выявленные в ходе исследования данные на лиц, совершающих преступления против собственности на железнодорожном транспорте, дали основания охарактеризовать личность преступника следующим образом: мужчина в возрасте 30–39 лет, имеющий основное среднее или среднее профессиональное образование, без постоянного источника доходов (безработный).

Вторая глава «*Детерминанты преступлений против собственности, совершаемых на железнодорожном транспорте*» состоит из двух параграфов. В данной главе проводится анализ причин и условий преступлений против собственности, совершаемых на железнодорожном транспорте. Дается их криминологическая оценка как объекта предупредительного воздействия.

Первый параграф «Общие детерминанты преступлений против собственности, совершаемых на железнодорожном транспорте» посвящен детальному анализу причин и условий преступлений против собственности, совершаемых на железнодорожном транспорте. В нем дается авторская классификация детерминант исследуемого вида преступлений на общие и специальные. Осуществляется подробное исследование общих детерминант преступлений против собственности, совершаемых на железнодорожном транспорте.

Отмечается, что под общими детерминантами преступлений против собственности на железнодорожном транспорте автор понимает те явления и процессы объективного и субъективного характера, которые опосредованно воздействуют на сознание, волю людей, инициируя осознание выгоды корыстных посягательств, стимулируя ситуации, благоприятствующие совершению преступных посягательств на собственность.

Автором предлагается классификация общих детерминант совершения преступлений против собственности на железнодорожном транспорте: экономические детерминанты, социально-психологические детерминанты, духовно-нравственные детерминанты, причины, негативно влияющие на личность преступника, совершающего преступления против собственности.

Указывается на то, что при изучении основных криминогенных детерминант и последующем программировании предупредительного воздействия преступлений против собственности следует учитывать не только особенности функционирования железнодорожного транспорта, географического положения и климатических особенностей регионов ПФО, но и социально-экономическую ситуацию в стране, для которой характерны: низкий уровень доходов основной массы населения, массовые неплатежи, криминализация слоев населения, особенно молодежи и др.

Автором отмечается, что вся совокупность причин и условий является питательной средой для роста преступности в целом и на железнодорожном транспорте в частности.

Таким образом, одним из важных путей полного и всестороннего изучения причин преступлений против собственности, совершаемых на железнодорожном транспорте в ПФО, является анализ социальных явлений, социальной жизни общества страны.

Второй параграф «Специальные детерминанты преступлений против собственности, совершаемых на железнодорожном транспорте» посвящен детальному анализу специальных детерминант преступлений против собственности, совершаемых на железнодорожном транспорте. Автором исследования раскрывается понятие специальных детерминант, и в соответствии со специфическими признаками они распределены по группам.

Автором рассматриваются следующие группы специальных детерминант преступлений против собственности:

- 1) недостатки в деятельности органов внутренних дел на транспорте;
- 2) виктимность главным образом пассажиров, а также других собственников;
- 3) халатное отношение поездных бригад к исполнению должностных обязанностей, а также игнорирование Инструкции, утвержденной совместным приказом МВД России и МЧС России № 105/6Ц, о своевременном ин-

формировании сотрудников милиции о совершенных преступлениях или о нахождении в составе посторонних лиц;

4) особенности функционирования железнодорожного транспорта, выступающие в качестве условий анонимности лиц, совершающих преступления, и соответственно затрудняющие их выявление, раскрытие преступлений и расследование уголовных дел;

5) недостатки в организации пассажирских и грузовых перевозок, нарушение предписаний субъектами транспортных правоотношений и др.

Таким образом, анализ специальных детерминант преступлений против собственности указывает на то, что для устранения рассмотренных специальных детерминантов необходимо осуществление совместной деятельности органов внутренних дел на транспорте и Министерства транспорта Российской Федерации, включающей в себя мероприятия организационного, правового и экономического характера.

Третья глава «Меры предупреждения преступлений против собственности, совершаемых на железнодорожном транспорте» состоит из двух параграфов, в которых рассматривается деятельность субъектов системы предупреждения преступлений, направленная на предупреждение преступлений против собственности, совершаемых на железнодорожном транспорте. Разрабатываются научно обоснованные рекомендации по взаимодействию органов внутренних дел с другими государственными и негосударственными органами, выступающими субъектами предупреждения преступлений в сфере железнодорожных коммуникаций.

В первом параграфе «Меры предупреждения преступлений против собственности, совершаемых на железнодорожном транспорте, осуществляемые органами внутренних дел» анализируется деятельность органов внутренних дел на транспорте по предупреждению преступлений против собственности, совершаемых на железнодорожном транспорте. Представлен краткий экскурс в историю борьбы с преступлениями против собственности, совершаемыми на железнодорожном транспорте. Дается понятие предупрежде-

дения преступлений против собственности, совершаемых на железнодорожном транспорте. Отмечается, что одним из важных направлений борьбы с преступностью на железнодорожном транспорте является предупреждение преступлений против собственности.

На основе анализа специальной литературы и изучения практики дается развернутая характеристика деятельности органов внутренних дел на транспорте по предупреждению преступлений против собственности. При этом делается акцент на обеспечение четкого и непрерывного взаимодействия различных служб. Значительное место отводится исследованию путей повышения эффективности работы транспортной милиции в деятельности по предупреждению преступлений против собственности. Сформулированы и обоснованы рекомендации по устранению недостатков в организации деятельности органов внутренних дел на транспорте.

Отмечается, что одним из субъектов государственной системы предупреждения преступлений, непосредственно осуществляющим предупреждение преступлений против собственности, совершаемых на железнодорожном транспорте, являются органы внутренних дел на транспорте. Они находятся на переднем крае борьбы с преступностью и реализуют функции предупреждения преступлений. Борьба с преступностью и предупреждение преступлений на железнодорожном транспорте является прямой их обязанностью.

Деятельность органов внутренних дел на транспорте по превенции преступлений против собственности на железнодорожном транспорте предлагается рассматривать по двум направлениям: общее предупреждение преступлений против собственности, совершаемых на железнодорожном транспорте, и предупреждение более распространенных видов преступлений против собственности на железнодорожном транспорте.

В диссертации предлагаются и обосновываются конкретные меры, направленные на устранение причин и условий, способствующих совершению преступлений против собственности, указываются пути совершенствования деятельности органов внутренних дел на транспорте.

Во втором параграфе «Меры предупреждения преступлений против собственности, совершаемых на железнодорожном транспорте, осуществляемые иными органами, учреждениями и организациями» рассматривается деятельность органов внутренних дел на транспорте по предупреждению преступлений против собственности на железнодорожном транспорте во взаимодействии с государственными и негосударственными органами, средствами массовой информации.

Указывается на необходимость непосредственного взаимодействия сотрудников транспортной милиции с транспортными прокурорами, судом, органами местного самоуправления, органами и учреждениями юстиции, администрациями предприятий железной дороги, ведомственной охраной, негосударственными субъектами предупреждения (общественные объединения на добровольной основе, частные охранные и детективные предприятия на коммерческой основе), средствами массовой информации и коммерческими ревизорами железной дороги Российской Федерации.

Отмечается, что субъектами взаимодействия с органами внутренних дел на транспорте являются государственные органы (транспортная прокуратура, суды, органы и учреждения юстиции, органы местного самоуправления, организации железнодорожного транспорта, ведомственная охрана); негосударственные органы (общественные объединения на добровольной основе, частные охранные и детективные предприятия на коммерческой основе) и средства массовой информации.

В работе отмечается, что непосредственное взаимодействие с органами внутренних дел на транспорте осуществляют организации железнодорожного транспорта. Эффективность деятельности по предупреждению исследуемых преступлений во многом зависит от успешного решения вопросов взаимодействия и координации усилий всех подразделений транспортных предприятий, органов внутренних дел на транспорте и других правоохранительных и общественных (социальных) структур.

В заключении сформулированы краткие выводы по исследованной проблеме.

Основные положения диссертационного исследования отражены в следующих работах:

Статьи в рецензируемых изданиях, рекомендованных ВАК Минобрнауки России для публикации результатов диссертационных исследований:

1. Степанова М.А. Меры предупреждения преступлений против собственности, совершаемых на железнодорожном транспорте, осуществляемые правоохранительными органами // «Черные дыры» в Российском Законодательстве. – 2008. – № 1. – С. 219–220.

2. Степанова М.А. Криминогенные детерминанты, способствующие совершению преступлений против собственности на железнодорожном транспорте // Право и государство: теория и практика. – 2008. – № 3(39). – С. 142–143.

Иные публикации:

3. Степанова М.А. Меры предупреждения преступлений против собственности, совершаемых на железнодорожном транспорте // Актуальные проблемы юридической науки: итоги научных исследований аспирантов и соискателей: Сборник научных трудов. – Н. Новгород: Нижегородская правовая академия (институт), 2006. – С. 135–138.

4. Степанова М.А. Характеристика причин и состояния преступлений против собственности, совершаемых на железнодорожном транспорте // Проблемы юридической науки в исследованиях докторантов, адъюнктов и соискателей: Сборник научных трудов: В 2 ч. / Под ред. проф. В.М. Баранова и доц. М.А. Пшеничнова. – Н. Новгород: Нижегородская академия МВД России, 2006. – Вып. 12. – Ч. 2. – С. 113–118.

5. *Степанова М.А.* Проблемы и актуальность исследования преступлений против собственности, совершаемых на железнодорожном транспорте // XI нижегородская сессия молодых ученых. Гуманитарные науки: Тезисы докладов. – Н. Новгород: Изд. Гладкова О.В., 2007. – С. 27–28.

6. *Степанова М.А.* Криминологический анализ преступности на железнодорожном транспорте // Преступность, организованная преступность и экономика: проблемы совершенствования предупредительной и правоохранительной деятельности: Сборник научных статей по итогам Международной научно-практической конференции 2–3 февраля 2007 года: В 2 т. / Под ред. В.И. Каныгина, С.В. Изосимова, А.Ю. Чупровой. – Н. Новгород: Нижегородская академия МВД России, 2008. – Т. 2. – С. 161–166.

7. *Степанова М.А.* Криминологическая характеристика краж личного имущества пассажиров на железнодорожном транспорте // Права человека и система их защиты в России: Материалы Всероссийской научно-практической конференции / Под ред. А.Г. Петрова, В.В. Савельева. – Чебоксары: Чебоксарский филиал НА МВД России, 2008. – С. 576–582.

8. *Степанова М.А.* Причины и условия преступлений против собственности, совершаемых на железнодорожном транспорте // Современные проблемы науки образования и производства: Материалы Всероссийской научно-практической конференции студентов, аспирантов, специалистов, преподавателей и молодых ученых, 19 апреля 2008: В 2 т. – Н. Новгород: НФ УРАО, 2008. – Т. 2. – С. 49–52.

Общий объем опубликованных работ – 1,7 п. л.

Корректор *Н.Н. Кукушкина*
Компьютерная верстка *Е.П. Мудрецовой*

Тираж 100 экз. Заказ № 766

Отпечатано в отделении оперативной полиграфии
Нижегородской академии МВД России.
603600, ГСП-268, г. Н. Новгород, Анкудиновское шоссе, 3.