

Крицкая Юлия Вадимовна

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

Krickaya Juliya Vadimovna

operational commissioner of Department
for combating economic crimes,
Azov-and-Black Sea Department of
Internal Affairs on transport
tel. (918) 988-88-28

**СПЕЦИАЛЬНО-
КРИМИНОЛОГИЧЕСКИЕ МЕРЫ
ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ ХИЩЕНИЙ,
СОВЕРШАЕМЫХ
НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ
ТРАНСПОРТЕ**

**SPECIALLY CRIMINOLOGICAL
MEASURES OF
PREVENTION OF PLUNDERS
MADE ON RAILWAY
TRANSPORTATION**

Аннотация:

Автором рассмотрены основные меры, способствующие предотвращению краж, совершаемых на железнодорожном транспорте, на конкретных примерах показаны меры борьбы с преступностью такого рода, внесены предложения по усовершенствованию мер, направленных на предотвращение хищений.

Ключевые слова:

железнодорожный транспорт, кража, хищение, преступление, предупреждение преступности, охранные структуры, транспортная милиция, розыск.

The summary:

The author considers the basic measures promoting prevention of thefts, made on a railway transportation, on concrete examples measures of struggle against criminality such are shown, offers on improvement of the measures directed on prevention of plunders are made.

Keywords:

railway transportation, theft, plunder, a crime, the criminality prevention, security structures, transport militia, search.

Что касается средств и методов специального предупреждения преступности, то им присущи следующие черты: 1) направленность мер специального характера непосредственно на предупреждение преступности, ее отдельных видов и конкретных преступлений. Совокупность поставленных целей, несмотря на их значимость для функционирования жизни общества, существенно меньше, чем мероприятий, реализующих общесоциальное предупреждение: они привязаны непосредственно к борьбе с преступностью; 2) деятельность по применению предупредительных специальных средств основывается на взаимодействии управленческих, общеобразовательных, социальных, правовых мер, рассчитанных оказывать влияние на преступность, ее отдельные виды, на предотвращение и недопущение конкретных преступлений; 3) субъектами специального предупреждения преступлений являются организационные структуры, для которых борьба с преступностью составляет основную функцию, либо, по крайней мере, выделена в перечне функций, при этом специальное предупреждение преступлений включает комплекс мероприятий, специально предназначенных и целенаправленных на борьбу с преступностью, которые осуществляются органами, предприятиями, учреждениями, организациями, имеющими нормативно выделенные функции, связанные с этой борьбой [1, с. 27]. Рассмотрим эти положения применительно к хищениям, совершаемым на железнодорожном транспорте, не повторяя при этом предложения, которые уже высказывались в юридической литературе И.П. Дубовым [2], В.В. Фоминым [3], которые специально исследовали этот вопрос, а также рядом других авторов.

Здесь среди мер данного блока следует назвать прежде всего совершенствования законодательства, регулирующего деятельность железнодорожного транспорта. В насто-

ящее время функционирует ряд соответствующих федеральных законов – Устав железнодорожного транспорта РФ [4], «О транспортной безопасности» [5], «О транспортно-экспедиционной деятельности» [6], «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта» [7], к железнодорожному транспорту применим и закон «О ведомственной охране» [8]. В этой группе федеральных законов, а также в группе огромного числа подзаконных правовых актов вопросы охраны перевозимых грузов пересекаются и в значительной мере дублируются. Но главное в том, что нормы этих актов не в полной мере способствуют устранению тех условий, способствующих хищениям железнодорожного транспорта, о которых говорилось выше. В частности, это касается временных стоянок грузовых составов в местах (в отдалении от станций, при плохом освещении), где наиболее часто совершаются хищения перевозимых грузов – указанные акты не предъявляют достаточно жесткой ответственности за нарушение правил стоянок. Равным образом это касается нарушений правил перевозки грузов, о которых выше также шла речь (например, контейнеры для перевозки устанавливаются дверями не друг к другу, а в разные стороны, что создает условия для облегченного доступа в контейнеры, но при этом отсутствует регулирование должного контроля за такого рода операциями, и ответственности за их нарушения).

Далее, напомним, что 30 января 2003 г. в соответствии с распоряжением МПС России «О совершенствовании структуры управления ведомственной охраной Министерства путей сообщения Российской Федерации» [9] при МПС России создано федеральное государственное предприятие «Ведомственная охрана Министерства путей сообщения Российской Федерации», а на железных дорогах вместо служб ведомственной охраны – 17 филиалов указанного предприятия. Приказом Федерального агентства железнодорожного транспорта от 20 мая 2005 г. Федеральное государственное предприятие «Ведомственная охрана Министерства путей сообщения Российской Федерации» [10] (ФГП ВО МПС России) переименовано в Федеральное государственное предприятие «Ведомственная охрана железнодорожного транспорта Российской Федерации» (ФГП ВО ЖДТ России).

ФГП ВО ЖДТ России функционирует на основе Постановления Правительства Российской Федерации «Об утверждении Положения о ведомственной охране Федерального агентства железнодорожного транспорта» от 27 июня 2009 г. [11]. Обращает на себя внимание, что ФГП ВО ЖДТ России находится в структуре Федерального агентства железнодорожного транспорта. Одновременно охраной грузов занимаются соответствующие службы ОАО РЖД и транспортная милиция.

На наш взгляд, такой «расклад» трудно назвать удачным. Дело в том, что у трех ведомств вряд ли можно ожидать высокой эффективности деятельности по одному и тому же вопросу. К тому же непонятно, почему ОАО РЖД отстранено от решения вопросов по управлению охраной грузов, учитывая, что именно ОАО РЖД на время перевозки грузов является владельцем груза.

Далее, и это главное, работники ФГП ВО ЖДТ России в соответствии с указанным Положением наделены правом использовать физическую силу, спецсредства и оружие. Однако, как показывает практика, эти полномочия в большей мере позволяют охранникам защищать свою жизнь и здоровье, чем грузы, поскольку они не обладают оперативно-розыскными и уголовно-процессуальными полномочиями, каковыми обладают должностные лица органов внутренних дел. В результате при обнаружении покушения на собственность охранники не имеют возможности задерживать и удерживать правонарушителей, поскольку это сопряжено как с физическими трудностями, так и процессуальными, и по сути охранники ФГП ВО ЖДТ России мало чем отличаются от охранников в супермар-

кетах, где, как мы отмечали выше, они предпочитают при пресечении покушений на кражу не заявлять в милицию, не «возиться» с правонарушителем (его нужно доставить в специальное помещение, составить протокол, потом ждать приезда наряда милиции, а позже еще неоднократно посещать правоохранительные и судебные органы, на что уходит много времени), а отпустить его, исходя из того, что «ведь фактически ущерба не причинено» и тем более, что каких-либо стимулов «работать за милицию» гражданские охранники не имеют, их не премируют за пресечение кражи (данная проблема усугубляется еще и тем, что больше половины грузов при перевозке охраняются сопровождающими самих грузоотправителей, где уровень подготовки охранников на порядок ниже).

При этом нарушается фундаментальный принцип правосудия – неотвратимость наказания, который размывает позитивную правовую психологию граждан. Одновременно напомним, что в России уже много лет функционирует институт вневедомственной охраны при МВД РФ. В связи реформой милиции много говорится о том, что эту функцию нужно убрать из системы органов внутренних дел. Однако, на наш взгляд, милицмейская вневедомственная охрана доказывает свою эффективность, и одно из главных преимуществ заключается в том, что работники милиции обладают необходимыми оперативно-розыскными и уголовно-процессуальными полномочиями, и в случае обнаружения факта хищения или покушения на это преступление могут оперативно принять необходимые решения, которые в любом случае милиция обязана принимать. Поэтому охрану грузов на железной дороге, учитывая чрезвычайную сложность этого вида транспорта, целесообразно передать из ведомственной во вневедомственную охрану (в литературе уже встречаются работы, которые пока косвенно затрагивают этот аспект, с точки зрения экономичности административных мер при охране имущества в контексте уголовно-правовых отношений [12], и такие исследования нужно продолжать). При этом, разумеется, речь идет о том, что наиболее важные грузы должны охраняться этой структурой в обязательном порядке, а остальные – по решению грузоотправителя (по аналогии с охраной, например, электростанций и частных квартир). Здесь неизбежно возникнет вопрос о монополизме охранной деятельности и тарифах за охрану (собственно, он и сейчас стоит в связи с деятельностью ФГП ВО ЖДТ [13, с. 11], и пока какого-либо сбалансированного решения нет). Мы не готовы его обсуждать в силу его особой специфики, которая не относится к теме исследования. Однако потери от хищений на железнодорожном транспорте слишком велики, и, очевидно, здесь на какой-то период необходимы поправки в антимонопольное законодательство.

Добавим к этому еще, что по факту представители ФГП ВО ЖДТ России и транспортной милиции планируют и проводят совместные рейды по объектам железнодорожного транспорта. На самом высоком уровне также составляются планы совместных мероприятий. Так, в мае 2007 г. было подписано совместное Указание ДОПТ МВД России, ОАО РЖД и ФГП ВО ЖДТ России «О принятии дополнительных мер по обеспечению сохранности оборудования инфраструктуры ОАО РЖД на летний период», согласно которому предполагалось проводить проверки пунктов приема лома цветных металлов, на наиболее криминогенных перегонах осуществлять совместные мероприятия с целью выявления и задержания лиц, совершающих кражи грузов, цветных металлов, средств СЦБ и связи, проверять предприятия транспорта на предмет списания и утилизации изделий из цветных металлов, бывших в использовании, проводить проверки мест хранения изделий из цветных металлов в целях предупреждения замаскированных хищений, незаконного списания, проявления бесхозяйственности и халатности со стороны должностных лиц. В рамках данного указания только за июнь 2007 г. совместными усилиями ОВДТ и ФГП ВО ЖДТ России удалось снизить уровень хищения цветных металлов на сети дорог

в среднем на 3,2%. В первом полугодии 2007 г. ДОПТ МВД России и ФГП ВО ЖДТ России осуществлен комплекс организационных и практических мер по совершенствованию организации деятельности совместных специализированных групп (ССГ) ОВДТ и ФГП ВО ЖДТ России, на сети железных дорог России действовали 346 совместных специализированных групп, обслуживающих участки железных дорог общей протяженностью более 79 тыс. км, т.е. на одну группу приходится около 330 км пути. В работе специализированных подразделений задействовано около 6 тыс. работников ведомственной охраны и почти 1,5 тыс. сотрудников органов внутренних дел на транспорте. За 6 месяцев 2010 г. ими выявлено 6,5 тыс. фактов хищений на сумму более 48 млн руб. и задержано более 10 тыс. человек [14]. Такие цифры представляются значительными.

Однако в этих случаях мы видим расстыковку стимулов. По нашему мнению, если имеется профессиональная охранная структура, то она и должна заниматься охраной и вовлекать в мероприятия по текущей охране (так называемые совместные рейды) сотрудников милиции нецелесообразно. Ведь если за охрану грузов деньги получает ФГП ВО ЖДТ России, то какой стимул у милиционеров участвовать в текущей охране? По фактам хищений милиция обязана принимать меры, но участвовать в текущей охране при наличии специальной профессиональной охранной структуры вряд ли оправданно, и здесь вновь получается работа по принципу «ходить друг за другом и надеяться друг на друга». Представляется, что позитивный опыт Российской империи, где функционировала железнодорожная жандармерия с функцией охраны грузов заслуживает использования в настоящее время (с учетом негативных сторон, от которых нужно избавляться); равным образом это касается практики привлечения вневедомственной охраны для охраны ряда объектов железнодорожного транспорта.

К тому же опыт предоставления гражданским частным охранным структурам права использовать оружие и спецсредства в современной России мы не можем назвать положительным (невозможно, на наш взгляд, в равной степени подготовить милиционера и гражданского охранника в части применения оружия и спецсредств), учитывая большие злоупотребления гражданских охранных предприятий, использующих оружие (ЧОПы, не использующие оружие, такой негативной оценки у нас не вызывают). В частности, в известном электронном издании «Хранитель» многоопытный адвокат по «чоповским» вопросам С. Тернова пишет: «Они («бандитские» ЧОПы – авт.) вторичны по отношению к общим криминальным тенденциям на конкретной территории. Кто-то из ЧОПов ведь в любом случае будет причастен к обеспечению безопасности подпольного игорного бизнеса, или меняющихся соотношений на нефтяном фронте, или «перепиливания» бизнеса информационных технологий, или неприкасаемости брутальных персон ... эта схема закладывается в отношения охраны и клиента изначально. Конечно, в первую очередь все криминальные процессы прикрыты чиновничьей коррупцией, как зонтом, но в любом случае эксцессы неизбежны. Ведь это острейшая конкуренция, которая создает взрывоопасный эмоциональный фон, на котором в любой момент возможна грозовая вспышка» [15]. Мы полагаем, что криминальные тенденции ЧОПов (не говоря уже о нарушении трудовых прав самих охранников) могут перенестись и на ФГП ВО ЖДТ России, и этого нельзя допустить.

В этом же контексте эффективным представляется взаимодействие Генпрокуратуры РФ, МВД РФ и МПС РФ, проявленное еще в 1995 г. (решение действует до сих пор). Так, обнаружение коммерческой неисправности, создающей условия для хищения грузов (отсутствие или неисправность пломб, нестандартные и разным способом наложенные закрутки, раскрученные барашки на люках цистерн, наличие открытого люка, открытой двери, а также иных неисправностей, указанных в Правилах перевозок грузов [16], обра-

зующих доступ к перевозимым товарно-материальным ценностям, на любом из этапов является основанием для составления работником железной дороги акта общей формы, предусмотренного Уставом железнодорожного транспорта РФ [17]. В соответствии с указанием Генеральной прокуратуры РФ от 3 апреля 1995 г. № 19/23, Министерства внутренних дел РФ от 3 апреля 1995 г. № 1/1609 Министерства путей сообщения РФ от 3 апреля 1995 г. № 103 «О порядке реагирования на признаки преступления и рассмотрения заявлений и сообщений о хищениях грузов» [18, с. 43–46] при обнаружении коммерческих браков, указывающих на наличие признаков хищения (пролом кузова вагона или контейнера, выемка мест, нарушение упаковки тары груза – неисправности, перечисленные в Правилах перевозок грузов, требующие перегруза), необходимо производить отцепку подвижных единиц, проверку наличия и состояния груза на станции обнаружения коммерческого брака. Проверка должна проводиться комиссионно, в присутствии сотрудников транспортной милиции, работников охраны, приемосдатчика железной дороги и по возможности представителя грузополучателя или грузоотправителя. В случае установления факта недостачи товароматериальных ценностей по итогам комиссионного осмотра работниками ОАО РЖД составляется коммерческий акт (основания и порядок составления акта общей формы и коммерческого акта описаны ниже), сотрудники транспортной милиции приступают к розыску похищенного и выявлению лиц, причастных к совершению хищения.

Добросовестное и качественное выполнение своих обязанностей всеми работниками ОАО РЖД, отвечающих за сохранность грузов, является гарантией своевременного обнаружения признаков хищений грузов и влияют на оперативность начала работы по раскрытию преступления сотрудниками транспортной милиции, что в конечном счете влияет на возможность выявления лиц, совершивших данное хищение. При этом сотрудникам транспортной милиции, задействованным в проведении комиссионных проверок вагонов и грузов, необходимо знать основания и порядок составления коммерческих актов и актов общей формы [19, с. 228–234]. На наш взгляд, такого рода «тройственный» акт необходимо разработать и в случае, когда охранниками ФГП ВО ЖДТ России осуществляется пресечение покушений на хищения, учитывая правовые сложности, которые возникают при использовании охранниками физической силы, спецсредств и оружия.

Следующая специальная мера, позволяющая предупреждать хищения на железнодорожном транспорте, связывается с упорядочением работы приемных пунктов металла. Проблема эта требует более радикального решения, чем те меры, которые принимаются сегодня. Так, сотрудники отдела уголовного розыска Северо-Кавказского УВДТ (мы сохраняем прежние названия, поскольку речь идет о деятельности до середины 2010 г.) даже разработали специальные буклеты-памятки, в которых изображены детали верхнего строения пути, и распространили их в пункты приема, чтобы такие детали их работники не принимали (здесь опять вопрос, который мы уже рассмотрели – разве должен этими буклетами заниматься уголовный розыск при наличии профессиональной охранной структуры?). Но рейды сотрудников показывают, приемщики продолжают работать несмотря на угрозу уголовного наказания. Поэтому, говоря о причинах этой проблемы, можно отметить следующее. С одной стороны – недостаточная охрана, с другой – беспринципное поведение владельцев пунктов приема. Причем, несмотря на положенные требования, приемщики не записывают паспортные данные того, кто сдает металл, не описывают сам принимаемый металл. В итоге становится очень сложно выяснить, кто сдал конкретные краденые детали. Ведь записывают даже по поддельным паспортам!

В практике Северо-Кавказского УВДТ был случай, когда приемщик записывал несуществующие паспортные данные. Милиция начала искать людей, которые были

записаны в пункте, но таких людей нет и нет таких паспортов. Приемщик фальсифицировал данные, записал их, формально выполнил те требования, которые нужно, и которые к нему предъявляются [20]. Мы полагаем, что здесь целесообразно использовать опыт Ростовской области, где решением губернатора принято решение о сокращении пунктов приема цветных металлов и их обязательном лицензировании, т.е. в этом случае необходимо в большей мере использовать полномочия органов государственной власти субъектов РФ и муниципальной власти, в ведении которых находятся многие вопросы, связанные с металлопредпринимательством. Заслуживают также поддержки предложения, разработанные А.Е. Трофимовым, в частности, это предложения о внесении изменений в Положение о лицензировании заготовки, переработки и реализации лома цветных металлов, в Положение о лицензировании деятельности по эксплуатации взрывоопасных производственных объектов, о необходимости возврата к рассмотрению Федерального закона «О государственном регулировании экспорта лома и отходов цветных металлов» [21, с. 8].

Теперь рассмотрим деятельность нелегальных пунктов приема металла. Большинство таких пунктов продолжают свою незаконную деятельность. При этом некоторые железнодорожники сами вносят свою лепту в картину преступности. Они знают, где проходят участки, которые сотрудниками милиции не могут охраняться. Есть участки, которые законсервированы и не эксплуатируются, так как являются стратегическим резервом нашего государства, это, скажем, направление в Украинском районе Новошахтинска. Такие участки железнодорожники-злоумышленники не только разбирают, но и режут и вывозят рельсы. Не так давно было громкое дело в отношении работников железной дороги из Минеральных Вод, которые вло Северо-Кавказское УВДТ. Тогда преступная группа, состоящая из сотрудников Минераловодского отделения железной дороги, разрезала на металлолом с целью продажи сто пятьдесят вагонов. Еще один нестандартный случай произошел три года назад. Тогда сотрудникам из ЛОВД на станции Моздок потребовались всего сутки, чтобы раскрыть кражу регенератора специальной связи, стоимость которого оценивается в 2 млн 700 тыс. руб. Регенератор, на вид небольшой ящик, содержал внутри себя настоящие сокровища: в нем находились три платы, каждая из которых стоимостью по 570 тыс. руб. Не знать об этом может обыватель, но не работник железной дороги, который эту кражу совершил. Задержанный злоумышленник пытался избежать наказания и убеждал наших милиционеров, что «ящик» понравился ему, потому что блестел на солнце. Ситуация непонятному кажется смешной, но в результате этого «невинного» хищения почти на двое суток была прервана связь с Дагестаном и Чечней [21, с. 8]. Совершенно очевидно, что кадровым структурам ОАО РЖД необходимо ужесточить требования при приеме работников, более эффективно организовать внутриведомственный контроль.

С хищениями металлов обнажается и проблема взаимодействия органов внутренних дел на транспорте и территориальных органов внутренних дел. Дело в том, что пункты приема металлолома часто не находятся в зоне обслуживания транспортной милиции. Когда сотрудники ЛОВД приходят в пункт приема лома для проведения проверок, иногда возникают проблемы с предоставлением необходимых документов, и тогда им приходится сначала согласовывать свои действия с территориальными органами милиции, а уж потом возвращаться к этому пункту приема. В это время происходит кража металла, а преступник уходит от ответственности. Нам кажется, что этот чисто «милицкий» вопрос решить нетрудно – необходимо издать соответствующий приказ, согласно которому ЛОВД проводит все необходимые мероприятия с последующим (а не до мероприятий) уведомлением своих коллег из территориальных органов внутренних дел.

Более того, взаимодействие ЛОВД и Г(Р)ОВД необходимо и по другим аспектам. Так, большинство корыстно-насильственных преступлений в отношении приезжих в городах совершается в безлюдных местах недалеко от железнодорожных вокзалов (на привокзальной площади, на стоянке для такси или на подходах к ней). Территории, на которых совершаются названные преступления, в большинстве случаев находятся в оперативном обслуживании не органов внутренних дел на транспорте, а территориальных отделений ОВД. В то же время жертвы для совершения названных преступлений выбираются непосредственно на вокзалах, после чего за ними ведется наблюдение. Как только они оказываются в безлюдном месте, в отношении их совершаются указанные преступления. Субъекты корыстно-насильственных преступлений следят за пассажирами, вышедшими из вагонов бизнес-класса, так как у таких пассажиров, как правило, оказываются при себе приличная денежная сумма, дорогой телефон, часы и другие дорогостоящие вещи [22, с. 49]. Соответственно оперативно-розыскные службы транспортной и территориальной милиции должны быть готовы к совместным действиям в такого рода ситуациях.

В этом контексте затронем и вопрос о реорганизации транспортной милиции, осуществленной в июле 2010 г., суть которой в том, что вместо упраздненных в центральном аппарате ДОПТ МВД РФ, ОРБ-11 МВД РФ и Центра оперативного управления органами внутренних дел на транспорте МВД России создано Главное управление на транспорте (ГУТ) МВД РФ [23]. А на местах ликвидированы ранее действовавшие 20 линейных управлений транспортной милиции, а их функции были переданы в управления транспортной милиции федеральных округов и субъектов РФ, т.е. зона действий транспортной милиции сейчас ограничивается только административными границами округов и субъектов РФ. Такое решение вызвало неоднозначную реакцию. Так, советник председателя КС РФ, бывший руководитель ряда подразделений МВД РФ, В.С. Овчинский считает, что «транспортная милиция может только по линиям существовать: одно переходит в другое и передача информации, оперативное реагирование. И так десятилетиями складывалось. Это что? Это все реформы? Это псевдореформы» [24]. Большинство опрошенных нами сотрудников транспортной милиции также считают такое решение поспешным, не в полной мере учитывающим специфику видов транспорта и особенности оперативно-розыскной и следственной деятельности органов внутренних дел на транспорте, и такая позиция нами поддерживается.

С учетом обозначенного нами подхода к охране грузов на железнодорожном транспорте приоритеты в деятельности транспортной милиции должны несколько сместиться. И важная роль при этом должна отводиться оперативно-розыскной профилактике преступлений, которая считается одной из ведущих функций системы, обеспечивающей достижение реальных результатов в борьбе с преступностью. Пока потенциал этого института используется не в должной мере, хотя его целесообразность обосновывалась несколько десятилетий назад [25, с. 135]. Достаточно детально теоретические и прикладные вопросы оперативно-розыскной профилактики как самостоятельной организационно-тактической формы оперативно-розыскной деятельности также были изложены еще в советский период, в частности, оперативно-розыскная профилактика рассматривается как комплекс мероприятий, осуществляемых с использованием средств и методов оперативно-розыскной деятельности, направленных на решение следующих задач: устойчивую осведомленность о криминогенной части населения; своевременное получение сведений о тенденциях поведения криминально активных лиц; достаточно полное представление о системе антиобщественных и преступных связей в их среде; определение микросреды и сферы общения, стимулирующих антиобщественное и преступное поведение (очагов ак-

тивного действия причин преступности); обнаружение в этой среде скрывающихся преступников; изучение социального облика и нравственно-психологических качеств лиц, поведение которых характеризуется антиобщественной направленностью и чревато вероятностью совершения преступлений [25, с. 130–141]. В настоящее время криминологи также признают наличие такой специфической формы деятельности, как оперативно-розыскная профилактика [26]. Однако пока этой форме профилактики должного внимания не уделяется.

Между тем ученые, ранее исследовавшие проблемы оперативно-розыскной профилактики преступлений в сфере экономики, неслучайно первоочередные ее цели видели в выявлении и устранении условий, обстоятельств, способствующих совершению преступлений. Они резонно полагали, что именно это направление оперативно-розыскной деятельности занимает важное место в деле борьбы с экономической преступностью. Для современного этапа социально-экономического развития российского общества, когда экономическая преступность, паразитирующая на издержках переходного периода, по оценкам специалистов и политиков, угрожает национальной безопасности государства, значение этого направления еще более возросло. В то же время в комплексе мер по предупреждению преступлений наибольшей эффективностью и наиболее широким диапазоном воздействия обладают экономические методы и меры, особенно когда они сочетаются с методами и мерами юридическими. Особенно эффективны экономические методы и меры в условиях рыночной экономики, о чем свидетельствует не только мировая, но и отечественная практика последних лет [27]. Таким образом, очевидна необходимость комплексного подхода к вопросу о специальном предупреждении хищений на железнодорожном транспорте.

Специально-криминологические меры предупреждения хищений, совершаемых на железнодорожном транспорте, связываются с деятельностью правоохранительных органов, ОАО РЖД, ФГП ВО ЖДТ РФ, Минтранса РФ. В числе наиболее важных таких мер является предложение передать охрану имущества на железнодорожном транспорте вневедомственной охране при МВД РФ. Представляется также нецелесообразным структурировать транспортную милицию по федеральным округам и субъектам РФ, поскольку такой подход затрудняет ее деятельность по пресечению и предупреждению преступлений на железнодорожном транспорте.

Ссылки:

1. Селянин А.Б. Криминология. М., 2000. С. 27.
2. Дубовой И.П. Преступность на железнодорожном транспорте и ее предупреждение. Дис. ... канд. юрид. наук. Саратов, 2007.
3. Фомин В.В. Предупреждение хищений чужого имущества, совершаемых на железнодорожном транспорте. Дис. ... канд. юрид. наук. Рязань, 2008.
4. ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» от 10 января 2003 г. (в ред. от 23 июля 2008 г.) // Справочно-правовая система «Консультант +». 2010.
5. ФЗ «О транспортной безопасности» от 9 февраля 2007 г. (в ред. от 29 июня 2010 г.) // Справочно-правовая система «Консультант +». 2010.
6. ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности» от 30 июня 2003 г. // Справочно-правовая система «Консультант +». 2010.

References (transliterated):

1. Selyanin A.B. Kriminologiya. M., 2000. P. 27.
2. Dubovoy I.P. Prestupnost' na zheleznodorozhnom transporte i ee preduprezhdenie. Dis. ... kand. yurid. nauk. Saratov, 2007.
3. Fomin V.V. Preduprezhdenie hishcheniy chuzhogo imushchestva, sovershaemyh na zheleznodorozhnom transporte. Dis. ... kand. yurid. nauk. Ryazan', 2008.
4. FZ «Ustav zheleznodorozhnogo transporta Rossiyskoy Federatsii» ot 10 yanvarya 2003 g. (v red. ot 23 iyulya 2008 g.) // Spravochno-pravovaya sistema «Konsul'tant +». 2010.
5. FZ «O transportnoy bezopasnosti» ot 9 fevralya 2007 g. (v red. ot 29 iyunya 2010 g.) // Spravochno-pravovaya sistema «Konsul'tant +». 2010.
6. FZ «O transportno-ekspeditsionnoy deyatel'nosti» ot 30 iyunya 2003 g. // Spravochno-pravovaya sistema «Kon-sul'tant +». 2010.

7. ФЗ «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта» от 27 февраля 2003 г. (в ред. от 26 июня 2008 г.) // Справочно-правовая система «Консультант +». 2010.
8. ФЗ «О ведомственной охране» от 14 апреля 1999 г. (в ред. от 25 ноября 2009 г.) // Справочно-правовая система «Консультант +». 2010.
9. Распоряжение МПС России «О совершенствовании структуры управления ведомственной охраной Министерства путей сообщения Российской Федерации» от 30 января 2003 г. № 109р // Справочно-правовая система «Консультант +». 2010.
10. Приказ Федерального агентства железнодорожного транспорта «О переименовании Федерального государственного предприятия «Ведомственная охрана Министерства путей сообщения Российской Федерации»» от 20 мая 2005 г. № 19 // Справочно-правовая система «Консультант +». 2010.
11. Постановление Правительства Российской Федерации «Об утверждении Положения о ведомственной охране Федерального агентства железнодорожного транспорта» от 27 июня 2009 г. № 540 // Официальный сайт ФГП ВО ЖДТ России. 2010.
12. Жалинский А.Э. Уголовное право в ожидании перемен: теоретико-инструментальный анализ. М.: Проспект, 2009.
13. Никаноров Ю. Зачем охранять грузы? // РЖД-партнер. 2006. № 9. С. 11.
14. Совместный отчет ДОПТ МВД РФ и ФГП ВО ЖДТ «Взаимодействие органов внутренних дел на транспорте и подразделений Федерального государственного предприятия «Ведомственная охрана железнодорожного транспорта Российской Федерации»» // Официальный сайт МВД России. 2007. 10 июля.
15. Тернова С. «Бандитские» ЧОПы // Хранитель (www.psj.ru). 2009. 7 сент.
16. Правила перевозок железнодорожным транспортом грузов в открытом подвижном составе (утвержд. Приказом МПС РФ от 19 июня 2003 г., в ред. приказа Минтранса РФ от 19 августа 2008 г.) // Справочно-правовая система «Консультант +». 2010.
17. ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» от 10 января 2003 г. (в ред. от 23 июля 2008 г.) // Справочно-правовая система «Консультант +». 2010.
18. Указание Генеральной прокуратуры РФ от 3 апреля 1995 г. № 19/23, Министерства внутренних дел РФ от 3 апреля 1995 г. № 1/1609 Министерства путей сообщения РФ от 3 апреля 1995 г. № 103 «О порядке реагирования на признаки преступления и рассмотрения заявлений и сообщений о хищениях грузов» // Сборник основных организационно-распорядительных документов Генпрокуратуры
7. FZ «Ob osobennostyakh upravleniya i rasporyazheniya imushchestvom zheleznodorozhnogo transporta» ot 27 fevralya 2003 g. (v red. ot 26 iyunya 2008 g.) // Spravochno-pravovaya sistema «Kon-sul'tant +». 2010.
8. FZ «O vedomstvennoy ohrane» ot 14 aprelya 1999 g. (v red. ot 25 noyabrya 2009 g.) // Spravochno-pravovaya sistema «Konsul'tant +». 2010.
9. Rasporyazhenie MPS Rossii «O sovershenstvovaniyu struktury upravleniya vedomstvennoy ohranoy Ministerstva putey soobshcheniya Rossiyskoy Federatsii» ot 30 yanvarya 2003 g. No. 109r // Spravochno-pravovaya sistema «Kon-sul'tant +». 2010.
10. Prikaz Federal'nogo agentstva zheleznodorozhnogo transporta «O pereimenovanii Federal'nogo gosudarstvennogo predpriyatiya «Vedomstvennaya ohrana Ministerstva putey soobshcheniya Rossiyskoy Federatsii»» ot 20 maya 2005 g. No. 19 // Spravochno-pravovaya sistema «Konsul'tant +». 2010.
11. Postanovlenie Pravitel'stva Rossiyskoy Federatsii «Ob utverzhdenii Polozheniya o vedomstvennoy ohrane Federal'nogo agentstva zheleznodorozhnogo transporta» ot 27 iyunya 2009 g. No. 540 // Ofitsial'niy sayt FGP VO ZHDT Rossii. 2010.
12. Zhalinskiy A.E. Ugolovnoe pravo v ozhidanii peremen: teoretiko-instrumental'niy analiz. M.: Prospekt, 2009.
13. Nikanorov Y. Zachem ohranyat' gruzy? // RZHD-partner. 2006. No. 9. P. 11.
14. Sovmestniy otchet DOPT MVD RF i FGP VO ZHDT «Vzaimodeystvie organov vnutrennih del na transporte i podrazdeleniy Federal'nogo gosudarstvennogo predpriyatiya «Vedomstvennaya ohrana zheleznodorozhnogo transporta Rossiyskoy Federatsii»» // Ofitsial'niy sayt MVD Rossii. 2007. July 10.
15. Ternova S. «Bandit'skie» CHOPy // Hranitel' (www.psj.ru). 2009. September 7 t.
16. Pravila perevozok zheleznodorozhnym transportom gruzov v otkrytom podvizhnom sostave (utverzhd. Prikazom MPS RF ot 19 iyunya 2003 g., v red. prikaza Mintransa RF ot 19 avgusta 2008 g.) // Spravochno-pravovaya sistema «Konsul'tant +». 2010.
17. FZ «Ustav zheleznodorozhnogo transporta Rossiyskoy Federatsii» ot 10 yanvarya 2003 g. (v red. ot 23 iyulya 2008 g.) // Spravochno-pravovaya sistema «Konsul'tant +». 2010.
18. Ukazanie General'noy prokuratury RF ot 3 aprelya 1995 g. No. 19/23, Ministerstva vnutrennih del RF ot 3 aprelya 1995 g. No. 1/1609 Ministerstva putey soobshcheniya RF ot 3 aprelya 1995 g. No. 103 «O poryadke reagirovaniya na priznaki prestupleniya i rassmotreniya zayavleniy i soobshcheniy o hishcheniyah gruzov» // Sbornik osnovnykh organizatsionno-rasporyaditel'nykh dokumentov Genprokuratury RF. 2004. T. 1.

- ры РФ. 2004. Т. 1. С. 43–46.
19. Бондарь К.А., Орлов В.В. Лица, обеспечивающие контроль сохранности перевозимых железнодорожным транспортом грузов // Общество и право. 2009. № 3. С. 228–234.
20. Черновол С. Интервью начальника Северо-Кавказского УВДТ И.А. Жукова о работе по предотвращению краж на объектах транспорта // Официальный сайт МВД РФ. 2009. 3 авг.
21. Трофимов А.Е. Криминологическая характеристика и предупреждение краж цветных и редкоземельных металлов. Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2007. С. 8.
22. Базаров М.Н. Некоторые особенности криминологической характеристики преступлений, совершаемых на железнодорожных вокзалах г. Москвы // Российский следователь. 2009. № 4. С. 49.
23. В структуре МВД России создано Главное управление на транспорте Министерства внутренних дел Российской Федерации // Официальный сайт МВД РФ. 2010. 3 авг.
24. Интервью радиостанции «Эхо Москвы» генерала милиции В.С. Овчинского // Эхо Москвы. 2010. 11 сент.
25. Самойлов В.Г. Некоторые проблемы совершенствования оперативно-розыскной деятельности // Труды ВШ МВД СССР. Вып. 9. М.: ВШМ МВД СССР, 1972. С. 135. (второй раз 130–141).
26. Галахов С.С. Основы предупреждения преступлений подразделениями криминальной милиции. Автореф. дис. ... д-ра юрид. наук. М., 2001. С. 21; Криминология / Под общ. ред. А.И. Долговой. М.: Инфра-М-Норма, 1997. С. 353–385; Козаченко И.П. Оперативно-розыскная профилактика. Киев, 1991. С. 39.
27. Исаров О.Б. Понятие и сущность оперативно-розыскной профилактики преступлений // Российский следователь. 2007. № 22. С. 54; Коломацкий В.Г. Противодействие криминалитету в сфере экономики и торговли // Правовые основы становления и развития торговли в России: Материалы научно-практической конференции 23–24 апреля 2002 г. М., 2002. С. 52.
19. Bondar' K.A., Orlov V.V. Litsa, obespechivayushchie kontrol' sohrannosti perevozimyh zheleznodorozhnym transportom грузов // Obshchestvo i pravo. 2009. No. 3. P. 228–234.
20. Chernovol S. Interv'yu nachal'nika Severo-Kavkazskogo UVDТ I.A. Zhukova o rabote po predotvrashcheniyu krazh na obektah transporta // Ofitsial'niy sayt MVD RF. 2009. August 3.
21. Trofimov A.E. Kriminologicheskaya harakteristika i preduprezhdenie krazh tsvetnyh i redkozemel'nyh metallov. Avtoref. dis. ... kand. yurid. nauk. M., 2007. P. 8.
22. Bazarov M.N. Nekotore osobennosti kriminologicheskoy harakteristiki prestupleniy, sovershaemyh na zheleznodorozhnyh vokzalah g. Moskvyy // Rossiyskiy sledovatel'. 2009. No. 4. P. 49.
23. V strukture MVD Rossii sozdano Glavnoe upravlenie na transporte Ministerstva vnutrennih del Rossiyskoy Federatsii // Ofitsial'niy sayt MVD RF. 2010. Aug. 3.
24. Interv'yu radiostantsii «Eho Moskvyy» generala militsii V.S. Ovchinskogo // Eho Moskvyy. 2010. September 11.
25. Samoylov V.G. Nekotore problemy sovershenstvovaniya operativno-rozysknoy deyatel'nosti // Trudy VSH MVD SSSR. Vyp. 9. M.: VSHM MVD SSSR, 1972. P. 135. (Second time 130–141).
26. Galahov S.S. Osnovy preduprezhdeniya prestupleniy podrazdeleniyami kriminal'noy militsii. Avtoref. dis. ... d-ra yurid. nauk. M., 2001. S. 21; Kriminologiya / Pod obshch. red. A.I. Dolgovoy. M.: Infra-M-Norma, 1997. S. 353–385; Kozachenko I.P. Operativno-rozysknaya profilaktika. Kiev, 1991. P. 39.
27. Isarov O.B. Ponyatie i sushchnost' operativno-rozysknoy profilaktiki prestupleniy // Rossiyskiy sledovatel'. 2007. No. 22. S. 54; Kolomatskiy V.G. Protivodeystvie kriminalitetu v sfere ekonomiki i trgovli // Pravove osnovy stanovleniya i razvitiya trgovli v Rossii: Materialy nauchno-prakticheskoy konferentsii 23–24 aprelya 2002 g. M., 2002. P. 52.