

## РОЛЬ ПОТЕРПЕВШЕГО ПРИ СОВЕРШЕНИИ КРАЖ НА ПАССАЖИРСКОМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

**С.А. Аверинская,**

начальник кафедры общеправовой подготовки  
ФГКОУ ВПО ВСИ МВД РФ,  
кандидат юридических наук

*Статья посвящена изучению виктимологической характеристики потерпевших от краж, совершаемых на пассажирском железнодорожном транспорте. По результатам исследования определены наиболее типичные виды поведения потерпевших в зависимости от рассматриваемого преступного посягательства, выявлены социальные, нравственные, психологические, половозрастные характеристики, а также – виктимогенные факторы, детерминирующие совершение краж на пассажирском железнодорожном транспорте.*

*The article is devoted to the study of victimological characteristics of theft victims committed on the passenger railway. According to the results of the study the most typical behavior of the victims of reviewing offence were identified. Social, moral, psychological, age and gender characteristics as well as victimogenic factors that determine the theft commission on public railway were found out<sup>1</sup>.*

Одной из главных задач государства в современных условиях, наряду с решением социально-экономических проблем, является обеспечение безопасности общества в целом и каждого гражданина в частности, защита прав личности от противоправных посягательств, противодействие преступности во всех ее проявлениях. В выступлении В. В. Путина на расширенном заседании Государственного совета «О стратегии развития России до 2020 года» прозвучало, что, «говоря о высоких жизненных стандартах, нельзя забывать о личной безопасности граждан – безопасности в самом широком смысле», в числе прочего «обеспечивающей надежную защиту жизни и имущества людей» [1].

---

<sup>1</sup> Averinskaya S. The role of the victim by the theft commission on the passenger railway

Кражи являются самым распространенным преступлением не только в общеуголовной корыстной преступности, но и в общем объеме преступлений. Их удельный вес в 2001 г. составил 86,7 %, во второй половине 2000-х гг. – 82 %. В 2012 г. более половины всех зарегистрированных преступлений (53,2 %) составляют хищения чужого имущества, совершенные путем кражи – 1567,0 тыс. (6,6 %), грабежа – 295,1 тыс. (17,4 %), разбоя – 45,3 тыс. (24,2 %). Почти каждая третья кража (34,0 %), каждый двадцать шестой грабеж (3,8 %) и каждое пятнадцатое разбойное нападение (6,6 %) были сопряжены с незаконным проникновением в жилище, помещение или иное хранилище.

В 2013 г. половину всех зарегистрированных преступлений (50 %) составляют хищения чужого имущества, совершенные путем: кражи – 15,4 %, грабежа – 17,3 %, разбоя – 22,0 %. Почти каждая третья кража (31,2 %), каждый двадцать пятый грабеж (3,93 %), и каждое четырнадцатое разбойное нападение (7,1 %) были сопряжены с незаконным проникновением в жилище, помещение или иное хранилище [2]. Необходимо отметить, что происходит рост не только краж, регистрируемых территориальными ОВД, но и подразделениями транспортной полиции при совершении краж на пассажирском железнодорожном транспорте.

Динамика краж, совершаемых на железнодорожном транспорте с начала 21 века свидетельствует, что абсолютный показатель зарегистрированных случаев краж на объектах пассажирского железнодорожного комплекса России в 2008 г., по сравнению с 2006, снизился на 53,6 %. В 2006 г. было зарегистрировано 29317 краж имущества у пассажиров железнодорожного транспорта, в 2007 г. произошло снижение регистрируемых преступных деяний на 19 %, в 2008 г. показатель снизился относительно 2006 г., на 53,6 %. Однако при снижении регистрируемой преступности в указанный период (краж имущества пассажиров на объектах железнодорожного комплекса России) в 2013 г. по отношению к 2008 г. происходит рост рассматриваемого вида преступления в указанный период (+ 63,8 %). На территории обслуживания Восточно-Сибирской железной дороги количество регистрируемых фактов краж, совершаемых на пассажирском железнодорожном транспорте, в 2013 г. по отношению к 2006 г. увеличилось практически в 3,5 раза. Удельный вес краж в общей структуре преступности ВС ЛУ МВД России в транспорте в 2006 г. составил 3,8 %, а в 2013 г. – 9,1 %.

Таким образом, на территории Восточно-Сибирской железной дороги совершение краж в пассажирском железнодорожном транспорте имеет достаточно высокие показатели, а их удельный вес в общей структуре преступности ежегодно увеличивается.

Демографические и ролевые признаки потерпевших имеют вполне

определенное значение для профилактической работы правоохранительных органов. Пол, возраст, профессия, специальность, должностное и семейное положение и другие факторы нередко играют существенную роль в механизме преступления.

В настоящее время большинство криминологических исследований и публикаций посвящены выявлению причин и условий преступности, а также – разработке мер общего и специального предупреждения преступлений. Активно изучается личность, совершающего преступления, а вот изучению – потерпевшего не уделяется должного внимания. Криминология проявляет свой интерес к потерпевшему от преступления в основном лишь как к элементу криминологической ситуации. Поэтому существует объективная необходимость изучать личность потерпевшего в рамках самостоятельного направления, которое позволило бы синтезировать разноплановые и разрозненные данные о потерпевшем в единое целое для более глубокого и всестороннего понимания его влияния на механизм преступного поведения и условия, его детерминирующие.

Анализ полученных в ходе исследования данных о потерпевших гражданах от краж личного имущества, совершенных непосредственно в поездах дальнего следования и электропоездах пригородного направления по Восточно-Сибирской железной дороге, свидетельствует, что взрослые женщины, как и несовершеннолетние женского пола, становятся жертвами краж меньше, чем мужчины. В большей степени это связано с особенностями образа жизни и трудовой деятельности: женщины по сравнению с мужчинами реже выезжают в деловые командировки, а чаще мужчины, выезжая, в пути употребляют спиртные напитки. Кроме того, в процессе исследования были выявлены случаи употребления пассажирами мужчинами наркотических средств, игра в азартные игры, незаконные денежные сделки. Вследствие чего эти мужчины становились жертвами имущественных преступлений.

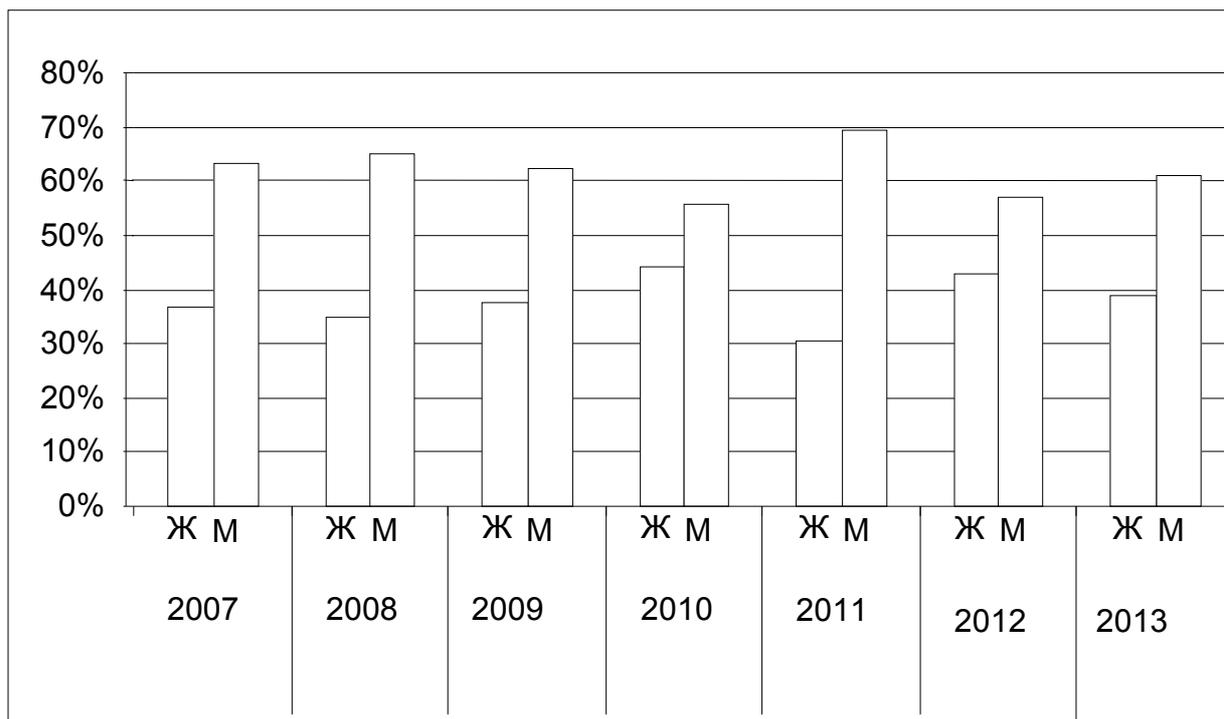


Рис. 1. Гендерная характеристика потерпевших при совершении краж на пассажирском ж/д транспорте

Как показало исследование, часто виктимное поведение пострадавших от краж связано с их антисоциальным образом жизни, а потому преступник нередко выступает то в роли виновного, то в роли потерпевшего. Наиболее уязвимыми для краж личного имущества являются наемные рабочие, предприниматели, служащие государственных и коммерческих предприятий (см. табл. 2, рис. 2).

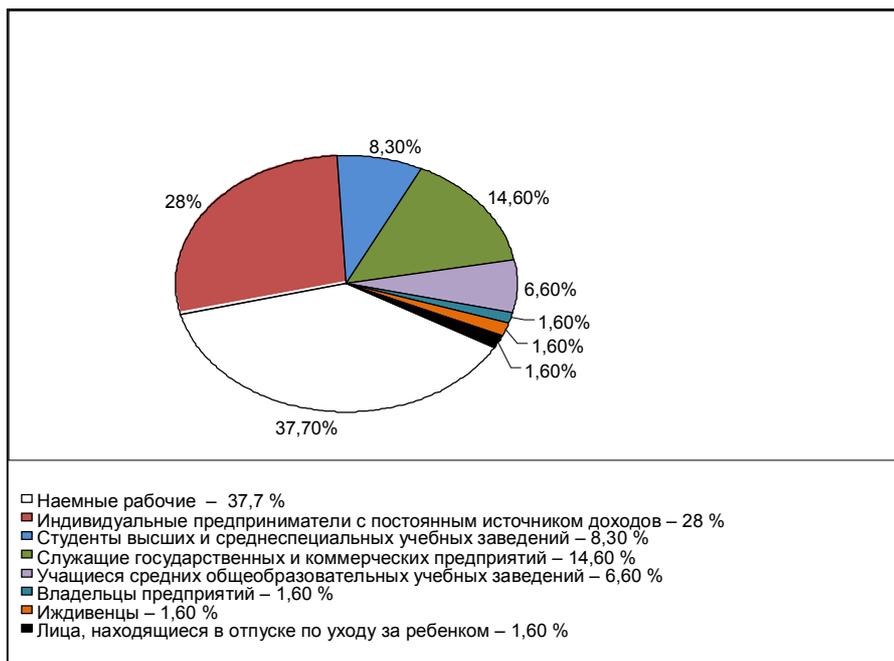


Рис. 2. Виктимизация отдельных категорий граждан, пострадавших от совершения краж в пути следования в поездах на территории ВСЖД

Изучение социальных, демографических, ролевых характеристик жертв преступлений недостаточно, для того чтобы составить объективную картину совершения краж у пассажиров в пути следования железнодорожным транспортом. Поведение жертв в генезисе тайного хищения их имущества в поездах не только представляет определенный интерес, но и обуславливается необходимостью устранения причин и обстоятельств, способствующих совершению поездных краж. Изучение поведения жертв также необходимо для проведения результативной общесоциальной и специальной криминологической и виктимологической профилактики рассматриваемого вида преступного деяния.

К повышенной виктимности приводят стиль и образ жизни. Некоторые люди обладают особой «притягательностью» для преступников (активно демонстрируют то, что привлекло бы к ним внимание). Другие оказываются уязвимыми потому, что постоянно втягиваются в соответствующие ситуации, где они легко превращаются в жертв.

В поездах дальнего следования и пригородных электропоездах по Восточно-Сибирской железной дороге в последние годы стало увеличиваться количество потерпевших – несовершеннолетних, обучающихся в средних учебных заведениях (см. рис. 3).

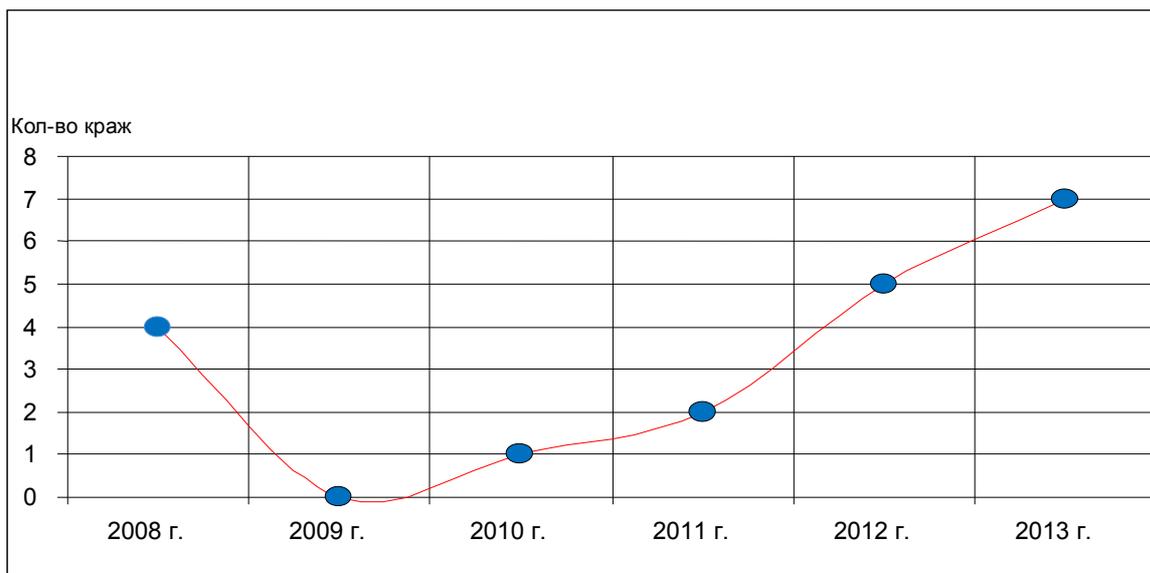


Рис. 3. Динамика количества краж личного имущества несовершеннолетних лиц в пути следования в поездах по территории ВСЖД

На территории, где проходит Восточно-Сибирская железная дорога очень много остановочных пунктов и малонаселенных деревень, где отсутствуют средние образовательные школы. Именно по этой причине несовершеннолетних вывозят в крупные города для обучения, где они неделю проживают в школе–интернате, а на выходные возвращаются домой. В пути следования на один класс (численностью в среднем 30 человек) выделяется один педагог, сопровождающий группу. Дети везут с собой в расчете на неделю деньги и средства первой необходимости. Один педагог не в состоянии одновременно проследить за таким количеством учащихся, и именно в этот момент дети наиболее виктимны.

Кроме того, некоторые родители направляют своих детей, учеников 8-11 классов, на обучение в специализированные лицеи г. Иркутска для получения более качественного образования, а также для возможности их дальнейшего поступления на бюджетной основе в ВУЗы. Последних в пути следования к месту обучения и во время следования на каникулы или выходные дни никто не сопровождает, а ученики соответственно везут при себе денежные средства, одежду и прочие личные вещи.

Следует отметить также, что на территории Восточной Сибири создано большое количество приютов для безнадзорных детей, которые расположены в г. Слюдянка, Черемхово, Ангарск, Усолье-Сибирское и прочих населенных пунктах. Несовершеннолетние подростки очень часто незаконно покидают данные приюты и следуют в г. Иркутск с целью заработка путем попрошайничества, бродяжничества и в пути следования становятся жертвами краж у них личных вещей.

Также прослеживается рост краж личного имущества у студентов среднетехнических и высших учебных заведений. Анализ полученных

данных свидетельствует, что доминирующее число потерпевших этой категории - это студенты первого и второго курсов (см. рис. 4,5).

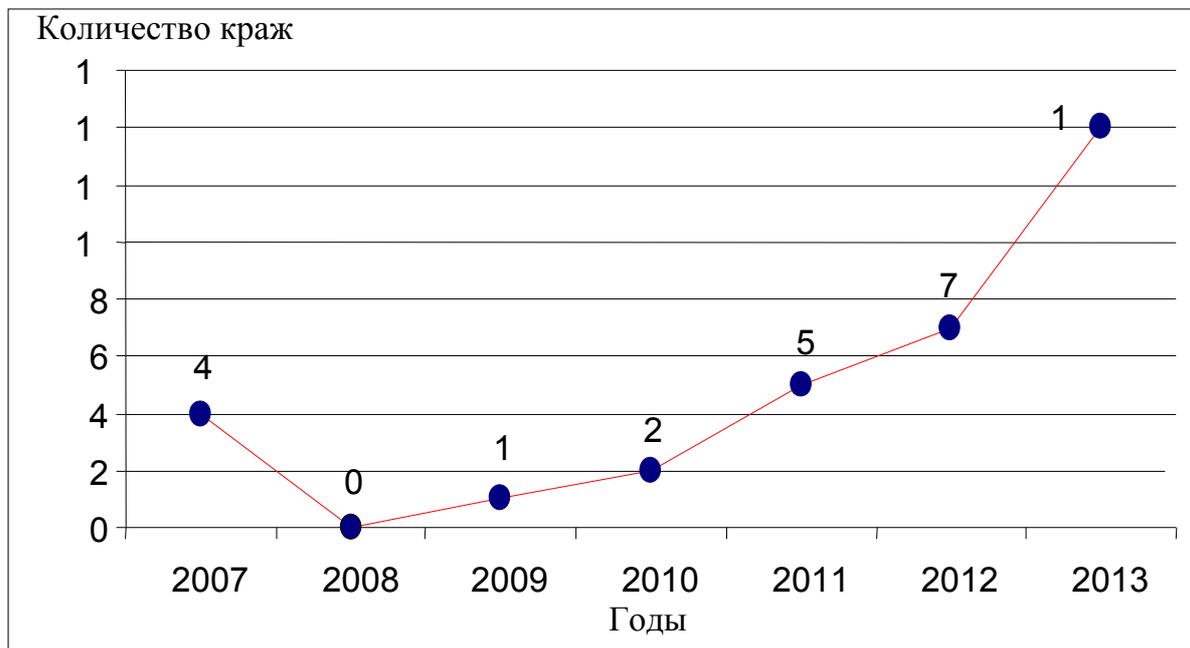


Рис. 4. Динамика краж, совершенных у несовершеннолетних лиц в пути следования в поездах по территории ВСЖД

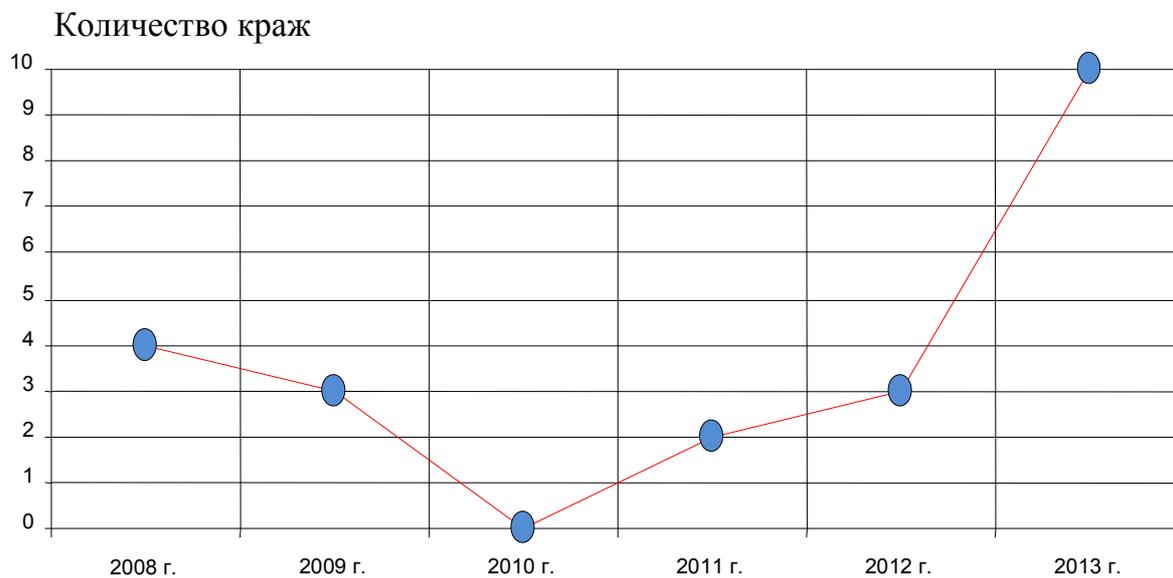


Рис. 5. Динамика совершения краж личного имущества у студентов в пути следования железнодорожным транспортом

Потерпевшие от краж личного имущества на железнодорожном транспорте, по возрасту распределяются следующим образом: 13-17 лет – 16,2 %; 18-22 года – 20,8 %; 23-35 лет – 25,3 %; 36-40 лет – 10,3 %; 41-48 лет – 6,2 %; 48-56 лет – 5,9 %; 57-65 лет – 12,8 %; старше 65 лет – 2,5 % (см. рис. 6).

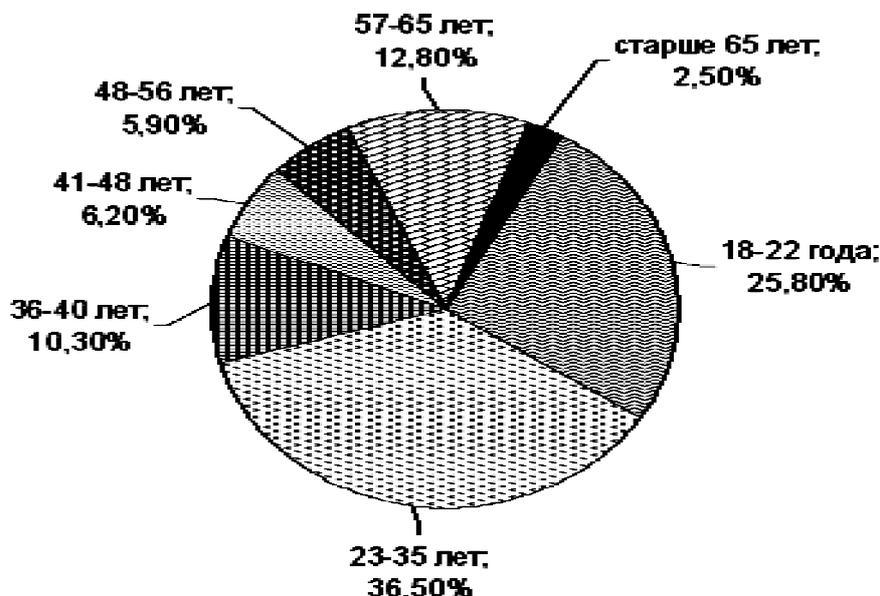


Рис. 6. Виктимизация отдельных категорий граждан

Таким образом, самую многочисленную группу жертв, пострадавших в результате совершения у них кражи в пути следования в железнодорожных поездах по территории ВСЖД филиала ОАО «РЖД» составили лица в возрасте от 23 до 35 лет. Виктимогенно-криминогенные деформации личности к этому возрасту приобретают устойчивый характер. Вместе с тем, сам по себе возраст не является предпосылкой для виктимизации или криминализации лица. Лишь в комплексе взаимосвязанных характеристик возрастные особенности, как потерпевшего, так и преступника приобретают определенное значение.

Другим элементом, свидетельствующим об определенных социально-психологических особенностях личности потерпевшего является характеристика образовательного уровня и социального положения жертвы рассматриваемого преступления.

По социальному положению в общей структуре потерпевших от рассматриваемых преступлений, доминирует категория наемных рабочих. Данный факт обусловлен тем, что при сложившейся крайне тяжелой ситуации экономического характера происходит активная миграция иностранных граждан из стран ближнего зарубежья (Узбекистан,

Таджикистан, Армения, Грузия и т.п.) в Российскую Федерацию на заработки. При этом в Россию направляются в основном самые необеспеченные слои населения вышеуказанных стран. Их социальное и финансовое положение не позволяет им пользоваться воздушным транспортом именно поэтому они используют железнодорожный. Это отнюдь не говорит о том, что поток происходит только в одном направлении, мигранты по истечению определенного периода времени возвращаются обратно на постоянное место жительства или временно для проведения отпуска, отдыха, свидания с родными к себе на родину. При следовании в оба направления у них имеются денежные средства: при следовании в Россию «на первое время, пока не нашли работу», и при возвращении на родину деньги, которые они заработали. Именно в это время данная категория лиц наиболее виктимна для совершения краж.

Второй наиболее уязвимой категорией потерпевших от краж личного имущества в пути следования в поездах по территории Восточно-Сибирской железной дороги являются индивидуальные предприниматели с постоянным источником дохода. Это та категория людей, которым по роду своей деятельности очень часто приходится бывать в различного рода командировках, служебных поездках для проведения переговоров, заключения контрактов, проведения коммерческих сделок. Индивидуальные предприниматели имеют при себе большие суммы денег, хорошую одежду, посещают вагоны-рестораны, именно данные обстоятельства повышают их виктимность.

14,6 % потерпевших составляют служащие государственных и коммерческих предприятий. В ряде случаев кражи в пути следования в поездах у этой категории жертв случаются по тем же причинам, что и у индивидуальных предпринимателей. Однако было установлено, что служащие реже выезжает в деловые поездки и большая часть краж личного имущества у этой категории пассажиров происходит в летний период с мая по сентябрь, как правило, когда люди следуют до мест проведения отпуска.

Единичные случаи краж личного имущества происходит у владельцев предприятий, лиц, находящихся в отпуске по уходу за ребенком и иждивенцев. Это объясняется относительно не большим количеством совершаемых ими поездок на железнодорожном транспорте.

Что же касается образовательного уровня потерпевших при совершении краж личного имущества у пассажиров поездов дальнего следования и пригородного сообщения на территории Восточно-Сибирской железной дороги, то здесь ситуация сложилась следующим образом:

- первая рассматриваемая категория потерпевших, а именно наемные рабочие, как правило, имели только среднее образование, и то 31,2 % из них не имели даже полного среднего образования. Часто именно по этой

причине им приходилось покидать пределы своей страны и выезжать в Россию на заработки.

- вторая категория потерпевших – индивидуальные предприниматели с постоянным источником дохода в доминирующем большинстве имели высшее образование, а 28,7 % получили два высших образования и только лишь 17,4 % жертв имели средне-специальное образование.

- третья категория жертв краж – служащие государственных и коммерческих предприятий практически в равном соотношении имели как высшее образование – 52,8 % и средне-специальное – 47,2 % (см. рис. 7).

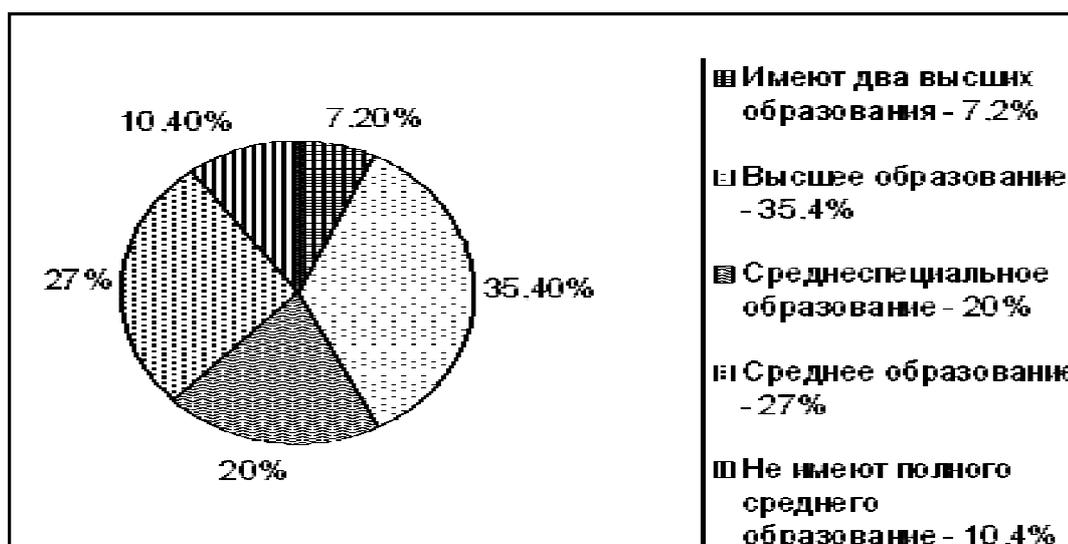


Рис. 7. Уровень образования потерпевших по делам о кражах личного имущества в пути следования в поездах ВСЖД

Для профилактики рассматриваемых преступлений важно не только кто, но и что способствовало их совершению с точки зрения процесса виктимизации потерпевшего.

Выявлено, что в пути следования пассажирским железнодорожным транспортом значительная часть потерпевших заводит случайные знакомства, не опасаясь отрицательных последствий. Большинство потерпевших от краж во время следования в пассажирских поездах и электропоездах пригородного направления (43 %) вели себя нейтрально. Но в 20,8 % случаев потерпевшие злоупотребляли спиртными напитками в пути следования, а 36,2 % – облегчили преступнику совершение преступления: отлучались из купе и оставляли вещи без присмотра, либо просили присмотреть за ними незнакомых пассажиров; не закрывали купе во время ночного отдыха; в плацкартных вагонах не складывали вещи в рундук, а оставляли возле спальных мест; длительное время находились в вагоне-ресторане (см. рис. 8).

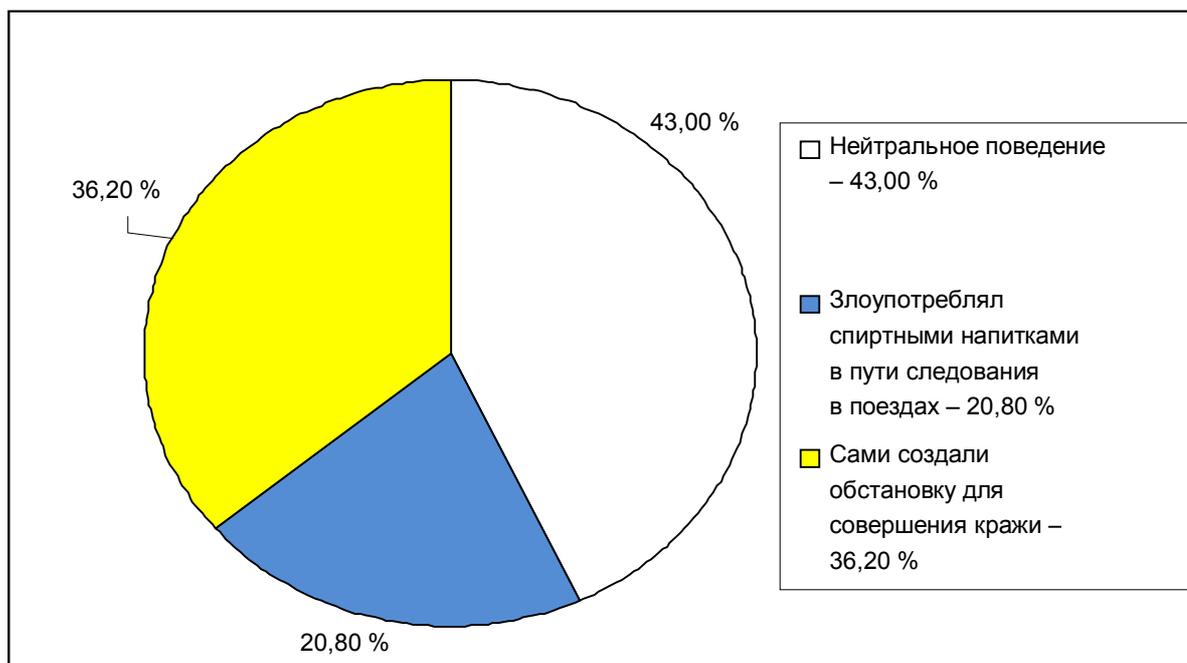


Рис. 8. Характеристика поведения потерпевших

Из вышесказанного следует, что взаимодействие виктимологических факторов психологического, социального характера, а также профессиональной, возрастной и ролевой виктимности с личностью будущего преступника, в конкретной криминогенной ситуации, выступают в качестве необходимых или достаточных условий (или сопутствующих, в зависимости от криминологической ситуации) общественно опасного поведения, способствуя созданию конкретной виктимогенной ситуации.

Таким образом, личность типичного потерпевшего при совершении краж на пассажирском железнодорожном транспорте, характеризуется следующими параметрами: мужчины в возрасте 23-35 лет, предприниматели, сотрудники коммерческих организаций или госслужащие, имеющие высшее образование, являющиеся гражданами России, которые в пути следования имеют при себе денежные средства и своим поведением способствуют совершению преступления.

Вторая доминирующая категория жертв: молодые люди в возрасте 18-22 года, являющиеся студентами, как правило, первого и второго курса средне-специальных или высших учебных заведений, не имеющие семьи, являющиеся гражданами России.

Подводя итоги проведенного исследования, следует, что кражи были и до сих пор остаются одним из самых распространенных преступлений против собственности. Исследование сравнительно-правовых, уголовно-правовых, криминологических и виктимологических аспектов краж позволило прийти к выводу о том, что данное преступное деяние имеет как правовые, так и социально-экономические корни. Оно является результатом существующих в обществе глубоких противоречий, прежде всего социальных. В обществе социальной нестабильности и несправедливости

люди живут одним днем, не думают о последствиях, и эта социальная обстановка никак не способствует нравственному поведению и законопослушанию.

Существующие в настоящее время способы борьбы с имущественными преступлениями, в частности с кражами, необходимо дополнять специальными профилактическими мероприятиями виктимологического характера. Предотвращение проявления лицом виктимного поведения в механизме совершения краж в пассажирских железнодорожных поездах, а также профилактика его рецидива должны быть приоритетными направлениями деятельности всех правоохранительных органов и полиции в частности. Определенные в результате исследования параметры типичного потерпевшего при совершении краж на пассажирском железнодорожном транспорте должны послужить основой для разработки виктимологической профилактики подразделениями транспортной полиции, что, несомненно, приведет к снижению краж и, как следствие, к понижению уровня преступности в целом.

#### ПРИМЕЧАНИЯ

1. О стратегии развития России до 2020 года [Текст]: выступление Президент Российской Федерации В. Путина на расширенном заседании Государственного Совета 8 февраля 2008 г. // Президент России. Режим доступа: <http://www.kremlin.ru/text/appears/2008/02/159528.shtml>

2. Статистические сведения главного информационно-аналитического центра МВД России. Режим доступа: <http://www.mvd.ru/stats/10000148/10000230/6166/>