

УДК: 343

DOI: 10.24411/2312-3184-2019-10004

Репецкая Анна Леонидовна
профессор кафедры уголовного права
и криминологии Восточно-
Сибирского института МВД России
доктор юридических наук,
профессор
E-mail:repetsk@mail.ru.

Repetskaya Anna Leonidovna
professor of the department of criminal law
and criminology of the East-Siberian
institute of the Ministry of Internal Affairs
of the Russian Federation
doctor of law, professor
E-mail:repetsk@mail.ru.

Ивушкина Ольга Викторовна
старший преподаватель кафедры об-
щеправовой подготовки
Восточно-Сибирского института МВД
России
E-mail:GrigorievaO86@mail.ru

Ivushkina Olga Viktorovna
lecturer of the Department of General
Legal Training of the East-Siberian Insti-
tute of the Ministry of Internal Affairs of
the Russian Federation
E-mail:GrigorievaO86@mail.ru

ВИКТИМОЛОГИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА КРАЖ ГРУЗОВ, ПЕРЕВОЗИМЫХ ПОДВИЖНЫМ СОСТАВОМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА, И ИХ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

Введение: в статье представлена виктимологическая характеристика краж грузов, зарегистрированных на крупнейшем участке Транссибирской магистрали, включающей Восточно-Сибирскую, Забайкальскую, Дальневосточную железные дороги. Авторы на примере динамического ряда 2010–2016 гг. анализируют структуру потерпевших от указанных преступлений; уровень их виктимизации. Кроме того, описываются основные виктимогенные факторы, способствующие виктимизации потерпевших от краж грузов. Виктимологическая характеристика положена в основу разработки мер виктимологической профилактики грузовых краж из подвижного состава железнодорожного транспорта. Они имеют различный характер и сгруппированы по содержанию предупредительной работы на охранительные и информационные.

Материалы и методы: материалами исследования явились отечественные и международно-правовые законодательные акты, регулирующие перечень вопросов в сфере грузоперевозок на объектах железнодорожного транспорта, научные публикации исследователей, статистические сведения Главного информационно-аналитического центра МВД России, материалы следственной и судебной практики по указанной теме. В контексте диалектического метода и во

взаимосвязи с ним в ходе исследования использовались общенаучные методы (анализ, синтез, дедукция, логический, формально-юридический и др.).

Результаты исследования: в статье проанализированы некоторые особенности виктимизации потерпевших от краж грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта. Рассмотрены основные виктимогенные факторы, детерминирующие виктимизацию потерпевших от указанного вида преступлений. Предложен ряд мер виктимологической профилактики, направленных на предупреждение исследуемой категории преступлений, который позволит на ранних этапах виктимизации осуществлять профилактическую работу в отношении как потенциальных, так и реальных потерпевших от краж грузов из подвижного состава.

Выводы и заключения: обоснована позиция авторов о необходимости изучения роли виктимного поведения потерпевших в механизме совершения краж грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта при разработке предупредительных мер.

Ключевые слова: потерпевший, виктимизация, виктимогенные факторы, кражи грузов, железнодорожный транспорт, виктимологическая профилактика.

VICTIMOLOGICAL CHARACTERISTICS OF THEFT OF CARGOES TRANSPORTED BY RAILWAY ROLLING STOCK AND THEIR PREVENTION

Introduction. This article presents the victimological characteristics of thefts of goods registered on the largest section of the Trans-Siberian railway, including the East-Siberian, Trans-Baikal, Far Eastern railways. The authors analyze the structure of the victims of these crimes, the level of victimization on the example of the dynamic series in 2010-2016. In addition, the main victim factors contributing to victimization of victims of theft are described. Victimological characteristics are the basis for development of measures of victimological prevention of cargo theft from the rolling stock of railway transport. They have different character and are classified as protective and informational from the point of view of the content of preventive work

Materials and Methods: the materials of the study were domestic and international legislation regulating issues in the field of rail transportation, publications of researchers, statistical information of the Main Informational and Analytical center of the MIA of Russia, materials of investigative and judicial practice on this topic. In the context of the dialectical method and in connection with it general scientific methods (analysis, synthesis, deduction, logical, formal legal, etc.) were used in the study.

Results: the article analyzes some features of victimization in cases of theft of goods from the rolling stock of the railway transport. The main victimogenic factors

determining victimization in the specified type of crimes are considered. A number of measures of victimological prevention aimed at the prevention of this category of crimes are proposed, which will allow to carry out preventive work against both potential and actual victims of theft of goods from the rolling stock in the early stages of victimization.

Summary and Conclusion: the authors justify the position to study the role of victim behavior in the mechanism of theft of goods from the rolling stock of railway transport in the development of preventive measures.

Key words: *victim, victimization, victimogenic factors, cargo theft, railway transport, prevention of victimization.*

Железнодорожный транспорт по праву можно назвать особенным, назначение и функциональные возможности которого обладают специфическими характеристиками, что определяет его значимость и уникальность [7, с.123]. Он является крупнейшей отраслью экономики страны, имеющей свои особенности, которые обуславливают специфику преступной деятельности на данном виде транспорта и особенности ее предупреждения.

Известно, что система предупредительных мер, направленная только на криминогенные факторы, детерминирующие определенный вид преступной деятельности, не является достаточно эффективной без учета виктимогенных факторов [8, с. 48]. Их характеристика позволяет разработать меры, способные предупредить виктимизацию преступлений на раннем этапе профилактики.

Изучение личности потерпевшего традиционно являлось объектом исследования ряда отечественных ученых, постепенно сформировав междисциплинарную (комплексную) систему знаний о личности потерпевшего [6, с. 37].

Преступления, в которых при наличии потерпевшего отсутствует его непосредственный контакт с преступником, обладают ограниченной виктимологической характеристикой. В частности, к таким преступлениям относятся кражи грузов из подвижного состава на объектах железнодорожного транспорта.

Виктимологическая характеристика позволяет выявить особенности потерпевших и специфику их виктимизации от названного вида преступлений, виктимогенные факторы, способствующие их совершению, и разработать соответствующие меры, направленные как на предупреждение таких краж, так и на девиктимизацию наступивших последствий.

Существенный вклад в решение вопросов, связанных с изучением виктимологических проблем, внесли научные изыскания С. Б. Алимова, А. Д. Бойкова, К. В. Вишневецкого, П. С. Дагеля, Н. Ф. Кузнецовой, А. Л. Репецкой, В. Я. Рыбальской.

Некоторые вопросы противодействия отдельным видам краж были рассмотрены в исследованиях С. А. Аверинской, И. Л. Мармута, Е. С. Титовой, О. П. Грибунова, М. Н. Базарова, А. Н. Варыгина, А. Н. Ионова и др.

Несмотря на значительную теоретическую и практическую ценность указанных работ, следует отметить, что комплексных криминологических исследований по вопросам предупреждения хищений на объектах железнодорожного транспорта, в том числе виктимологического характера ранее не проводилось.

Настоящее исследование осуществлялось на основе диалектического подхода, а также системного метода познания криминологических закономерностей, обуславливающих исследуемый вид краж, который позволил всесторонне и объективно рассмотреть указанный вид преступлений. Методику исследования составили: статистический метод, а также ряд социологических методов, в частности опрос (анкетирование, интервьюирование), метод экспертной оценки, контент-анализ.

Исследуя виктимологические характеристики краж грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта, следует отметить, что главная виктимологическая особенность потерпевшего заключается в том, что помимо физических лиц, потерпевшими гораздо чаще становятся лица юридические. Данный критерий, безусловно, необходимо учитывать при анализе виктимизации, которая, как свидетельствует настоящее исследование, неодинакова у указанных групп потерпевших.

Так, в структуре потерпевших удельный вес юридических лиц, в том числе ОАО «РЖД» и индивидуальных предпринимателей значительно (в 3–5 раз) превышает удельный вес потерпевших физических лиц (см. табл. 1–3). При этом на Забайкальском участке дороги потерпевших физических лиц было в 1,4 раза ниже, чем на Дальневосточной железной дороге. На Восточно-Сибирской дороге таким потерпевшим был только каждый пятый.

Таблица 1

Динамика удельного веса потерпевших от краж грузов, зарегистрированных на Восточно-Сибирской железной дороге (2010–2016 гг.)

Годы	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Удельный вес потерпевших физических лиц от краж грузов из подвижного состава, %	25,0	24,8	26,0	18,3	28,0	27,1	19,7
Удельный вес потерпевших юридических лиц от краж грузов из подвижного состава, %	75,0	75,2	74,0	80,7	72,0	72,9	80,3

Анализ динамики удельного веса физических лиц от краж грузов на указанном участке Транссиба свидетельствует, что данный показатель варьировал с относительно стабильными величинами на начало и конец исследуемого периода на Забайкальской железной дороге (см. табл. 2); тогда как на Восточно-Сибирской и Дальневосточной дорогах за то же время прослеживалась тенден-

ция снижения удельного веса таких потерпевших на 5 % по отношению к началу периода (см. табл. 1, 3).

Таблица 2

Динамика удельного веса потерпевших от краж грузов,
зарегистрированных на Забайкальской железной дороге (2010–2016 гг.)

Годы	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Удельный вес потерпевших физических лиц от краж грузов из подвижного состава, %	17,9	19,0	17,7	17,9	26,5	24,0	16,9
Удельный вес потерпевших юридических лиц от краж грузов из подвижного состава, %	82,1	81,0	82,3	82,1	73,5	76,0	83,1

Внутри исследуемых динамических рядов можно наблюдать неравномерное движение показателя. Так, на Восточно-Сибирской и Забайкальской железных дорогах всплеск виктимизации потерпевших физических лиц был в 2014–2015 гг. Показатель выше на 8–10 % по сравнению с 2013 г. На Дальневосточной дороге, наоборот, в 2013–2014 гг. этот показатель более чем в 3 раза ниже, чем на начало периода.

Таблица 3

Динамика удельного веса потерпевших от краж грузов,
зарегистрированных на Дальневосточной железной дороге (2010–2016 гг.)

Годы	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Удельный вес потерпевших физических лиц от краж грузов из подвижного состава, %	29,1	28,2	31,8	9,0	8,6	14,2	24,4
Удельный вес потерпевших юридических лиц от краж грузов из подвижного состава, %	70,9	71,8	68,2	91,1	91,4	85,8	75,6

Однако в целом на конец периода соотношение потерпевших физических и юридических лиц было сходным: на одно физическое лицо приходилось 4–5 юридических лиц, которые были виктимизированы от краж грузов.

Указанное соотношение юридических и физических лиц обусловлено тем, что юридические лица, индивидуальные предприниматели по роду своей деятельности в условиях развития потребительского рынка чаще, чем обычные граждане задействованы в процесс перевозки грузов железнодорожным транспортом. Динамика представленных показателей в целом варьирует в таких пределах, которые не влияют принципиально на характер соотношения потерпевших указанных видов. Кроме того, изменение соотношения может свидетельствовать об уменьшении (увеличении) физических лиц в целом среди грузоотправителей в разные периоды.

Кражам в большей степени подвержены высоколиквидные грузы (мобильные телефоны, бытовая техника, алкогольная и табачная продукция, товары народного потребления). Между тем во многих страховых компаниях действует ряд требований по приему на страхование указанной категории грузов, которые заключаются в наличии охраны при транспортировке груза, предстраховой осмотр и др. Однако довольно часто грузоперевозчики отказываются от выполнения требований, поэтому в данном случае кража груза не будет относиться к страховому случаю. На основании этого представители клиентских организаций, осуществляющих грузоперевозки, в случае краж их грузов не стремятся обращаться в правоохранительные органы по разным причинам. В этой связи можно утверждать, что уровень виктимизации значительно выше ее регистрируемых показателей, так как высок уровень латентности таких преступлений.

Вместе с тем анализ динамики виктимизации потерпевших от краж грузов свидетельствует о сходной картине движения показателей по всем исследуемым участкам Транссиба. В целом можно наблюдать волнообразный характер динамики уровня виктимизации потерпевших с тенденцией понижения в конце периода. Однако если на Восточно-Сибирской и Дальневосточной железных дорогах снижение произошло фактически в 2 раза, то на Забайкальском участке Транссиба уровень виктимизации остался фактически таким же как в начале периода, хотя в его середине он был выше почти в 2 раза (см. табл. 4).

Снижение показателей виктимизации, как уже указывалось, дает рост латентности данных преступлений, а также плохой их выявляемости, связанной со спецификой движения грузов по Транссибу: кража выявляется в основном по месту прибытия груза, а не по месту ее совершения, поскольку груз на железной дороге все время перемещается.

Таблица 4
Динамика виктимизации потерпевших от краж грузов по исследуемым участкам Транссиба (2010–2016 гг.)

Годы	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Общее количество потерпевших от краж грузов на Восточно-Сибирской железной дороге	136	121	150	202	193	162	61
Темп прироста (базисный), %	-	-11,0	+10,3	+48,5	+42,0	+19,1	-55,1
Общее количество потерпевших от краж грузов на Забайкальской железной дороге	145	152	231	240	151	241	148
Темп прироста (базисный), %	-	+0,4	+59,3	+65,5	+4,1	+66,2	+2,0
Общее количество потерпевших от краж грузов на Дальневосточной железной дороге	230	237	349	291	301	231	135
Темп прироста (базисный), %	-	+3,0	+51,7	+26,5	+30,8	+0,4	-41,0

Иными словами, представленная динамика скорее обозначает тенденции развития виктимизации от указанных преступлений, чем ее реальную картину. При этом стоит учитывать, что особенностью виктимизации при кражах грузов из подвижного состава является и тот факт, что один преступник причиняет вред нескольким потерпевшим, поскольку в одном железнодорожном контейнере может перевозиться груз, принадлежащий различным собственникам. В результате уровень виктимизации от указанных преступлений значительно выше, чем соответствующая криминализация преступников.

Анализ факторов, способствующих виктимизации, свидетельствует о том, что нередко условия для совершения краж создает сам потерпевший своим неосмотрительным поведением. Оно заключается в том, что потерпевший не позаботился об обеспечении должной безопасности перевозимого железнодорожным транспортом имущества. Так, например, такая ситуация имеет место, когда потенциальный потерпевший передает груз перевозчику с многочисленными нарушениями требований, предъявляемыми Правилами перевозки грузов к упаковке и таре.

При этом стоит иметь в виду, что грузоотправитель (физическое или юридическое лицо, индивидуальный предприниматель) самостоятельно несет ответственность за правильность упаковки, погрузки, размещения, крепления груза. В соответствии со ст. 18 Устава железнодорожного транспорта [1] грузоотправители (отправители) обязаны подготавливать грузы для перевозок в соответствии с установленными обязательными требованиями, техническими условиями на продукцию, ее тару и упаковку таким образом, чтобы обеспечивать качество перевозимой продукции, сохранность грузов, вагонов, контейнеров. Согласно законодательным актам

Российской Федерации погрузка и закрепление груза полностью лежит на грузоотправителе, если нет иной договоренности между сторонами.

Кроме того, в целях предотвращения проникновения посторонних лиц в вагоны и контейнеры с перевозимыми материальными ценностями, а также обеспечения сохранности грузов на грузоотправителя возложены обязанности по опломбированию запорно-пломбировочными механизмами (далее ЗПУ) [2].

Крытые вагоны, контейнеры при перевозках в них грузов для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности, должны быть опломбированы перевозчиком или доверенным лицом грузоотправителя (отправителя) за счет грузоотправителя (отправителя). ЗПУ не должны допускать возможности снятия их с контейнера, без нарушения их целостности. Применение запорных устройств должно производиться на исправные запорные устройства вагона. Отправление вагона или контейнера с железнодорожных станций без запорно-пломбировочных устройств или с признаками повреждения, а также с неясными, неполными индивидуальными контрольными знаками не допускается.

Довольно часто правила и стандарты перевозки грузов не соблюдаются. Наиболее типичным примером является отправка грузов на открытом подвижном составе. В указанном типе железнодорожного состава, как правило, перевозятся крупногабаритные грузы, такие как автомобили, прицепы, полуприцепы, тягачи, съемные автомобильные кузова, а также автотракторная и сельскохозяйственная техника. Запасные части и детали к такой технике (аккумуляторы, шины, колеса и т.д.) должны перевозиться отдельно в контейнерах закрытого типа или же в специально предназначенной таре, применяться многооборотные средства крепления и размещения такого груза, которые должны обеспечивать их сохранность. Грузоотправители и представители клиентских организаций зачастую не соблюдают эти требования, отправляя автомобильную и иную технику с неупакованными запасными частями, с незакрытыми, незащищенными стеклами кабин. В результате детали и запасные части без особого труда похищаются преступниками.

Неосмотрительное, легкомысленное отношение потенциальных потерпевших к отправляемым товарно-материальным ценностям, их стремление сократить расходы за транспортировку груза приводит к тому, что грузоотправитель сдает к отправке груз в нетранспортабельной и некачественной упаковке или таре, не закрепляя детали и запасные части. Это соответственно приводит к беспрепятственному доступу к грузу, способствует его хищению. Благоприятной возможностью для хищения пользуются не только сторонние воры, но и сами работники железнодорожного комплекса, в том числе грузчики, экспедиторы, сотрудники перевозочных компаний, которые по роду своей деятельности могут с легкостью определить качество упаковки и ценность груза.

Среди других виктимогенных факторов можно выделить ряд ситуативных обстоятельств, также объективно способствующих виктимизации от краж грузов из подвижного состава.

Грузоперевозчик (которым является, как правило, ОАО «РЖД») несет ответственность за сохранность контейнера, за исправность пломб с момента приема контейнера на станции назначения до момента сдачи опломбированного контейнера в пункте назначения; на перевозчика также возложена обязанность технического осмотра вагонов, контейнеров. Между тем эти обязанности перевозчиком не всегда выполняются. Крытые вагоны, подготавливаемые к перевозкам грузов, очень часто подаются к перевозке с неисправным кузовом, с множеством имеющихся щелей, пробоев корпуса вагона и контейнера, с неисправной крышей. Загрузочные и боковые люки находятся в открытом состоянии. Обнаруженные при осмотре щели и повреждения в кузове вагона вовремя не устраняются работниками производственно-технического отдела (ПТО).

Халатное отношение к проводимым коммерческим проверкам приводит к несвоевременному установлению факта посягательства на перевозимые грузы, что в свою очередь способствует созданию условий для краж груза из подвижного состава.

Однако перевозчик не несет ответственности за ущерб, причиненный перевозимым товарно-материальным ценностям в период ожидания и проведения погрузочно-разгрузочных работ, в момент нахождения груза на складе. В соответствии с Уставом ОАО «РЖД» при своевременном уведомлении о прибытии груза грузополучатель должен получить доставленный груз в течение двадцати четырех часов после окончания срока доставки. Скопление большого объема грузов в складских помещениях железнодорожных станций вследствие его несвоевременного получения грузополучателем также создает ситуации, облегчающие совершение их краж [3, с. 87].

Таким образом, виктимологическая характеристика позволила выявить ряд особенностей присущих виктимизации потерпевших от краж грузов из подвижного состава. Среди них наиболее существенными являются: специфика потерпевших; их неосмотрительное поведение, проявляющееся в несоблюдении необходимых правил, закрепленных в ведомственных нормативных актах; виктимогенные факторы ситуативного характера.

В результате проведенного исследования необходимо сделать вывод, что виктимологическое направление предупреждения краж грузов должно включать комплекс специфических мер, направленных на выявление и предупреждение виктимогенных факторов ситуативного характера, а также нейтрализацию опасных ситуаций с ориентированием на определенные типы потенциальных потерпевших [4, с. 22].

При разработке данного комплекса необходимо учитывать, что поскольку преступник и потерпевший не находятся в контакте при совершении преступле-

ния, меры которые необходимо применять на этапах ранней профилактики, имеют сходный характер применительно как к физическим, так и к юридическим лицам, подвергшимся виктимизации от краж грузов. Комплекс предупредительных мер должен состоять, как представляется, из двух групп. Первая группа мер должна быть ориентирована на повышение уровня охраны имущества потенциальных потерпевших; вторая – на их информированность относительно виктимогенных факторов, способствующих виктимизации и их предотвращению.

Исследованием установлено, что основной причиной виктимизации потерпевших от краж грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта (грузоотправителя, грузоперевозчика, грузополучателя) является повсеместное нарушение действующих на железной дороге Правил грузоперевозок.

Среди прочих особо выделена доступность для посягательства на грузы в процессе их транспортировки. В этой связи грузоотправителю для повышения эффективности охраны грузов при его упаковке следует использовать материалы, соответствующие размерам, весу и уязвимости груза. Коробки, емкости и любая другая упаковка должны быть прочными, с амортизирующим материалом для защиты от ударов и трения в пути.

Для повышения уровня охраны грузов в процессе транспортировки в настоящее время существуют разнообразные запорно-пломбировочные устройства, обеспечивающие надежную защиту от несанкционированного вскрытия грузовых транспортных средств. Они имеют сложное устройство, программируются, и соответственно являются достаточно эффективными, хотя и дорогими. Однако если груз большой и дорогостоящий, а его отправителем является юридическое лицо, которое регулярно занимается транспортировкой грузов, то для обеспечения их сохранности целесообразно использовать такое ЗПУ, которое позволяет не только надежно сохранять груз, но и использоваться многократно.

Например, таким ЗПУ является силовая металлическая пломба с встроенным в корпус микрочипом, на который с помощью специального устройства – сканера записывается информация о перевозимом грузе, фиксируется время пломбирования, указывается отправитель и получатель (на чипе дублируется информация товарно-транспортной накладной, что также позволяет избежать внесения неверных сведений в товарно-транспортную накладную). Таким образом, при наличии на пункте промежуточного контроля сканера, связанного с Интернетом, владелец груза может получить информацию о его месте нахождения.

Усиление охраны грузов как при транспортировке, так и на стоянке на железнодорожных объектах, а также в складских помещениях при хранении значительно снизит виктимизацию и грузоотправителей, и грузополучателей.

Другой группой мер виктимологической профилактики краж грузов на железнодорожном транспорте должна стать разработка информационных про-

грамм, направленных на группы потенциальных потерпевших, а также на реальных жертв для предотвращения их повторной виктимизации от краж грузов.

Указанные программы должны включать информацию: о виктимогенных факторах, способствующих виктимизации как от краж в целом, так и от краж грузов, перемещаемых по железной дороге; о способах предотвращения такой виктимизации. Для распространения данной информации необходимо использовать телевидение, Интернет, сотовую связь. Кроме того, в местах отправки грузов можно использовать стенды, плакаты, инструкции, информирующие грузоотправителей о необходимых мерах безопасности при отправлении грузов.

С этой же целью специальные субъекты, осуществляющие предупредительную работу, могут проводить специальные занятия (лекции) на различных предприятиях и в организациях, непосредственно осуществляющих грузоперевозки. Такие занятия должны быть построены на основе обобщения имеющейся судебной практики, с демонстрацией типичных ситуаций, предшествовавших совершению краж грузов из подвижного состава и разъяснением возможных вариантов поведения работников в этих случаях.

Для предупреждения повторной виктимизации отделам транспортной полиции на подведомственных участках железных дорог можно порекомендовать вести учет потерпевших от исследуемых преступлений с целью получения виктимологически значимой информации. Для этого необходимо создать такую форму отчетности, в которой будут отражены данные о повторной виктимизации потерпевших; типичные по возникновению и реализации криминогенные ситуации совершения грузовых краж; место, время, ущерб причиненный в результате хищения, способы его совершения, а также указание на другие значимые параметры указанных преступлений.

Реализация названных мер позволит на ранних этапах виктимизации осуществлять профилактическую работу в отношении потенциальных и реальных потерпевших, как физических, так и юридических лиц, в том числе осуществляющих грузоперевозки, которым важна имущественная безопасность в процессе транспортировки грузов.

Перечисленные меры предупреждения краж грузов из подвижного состава на объектах железнодорожного транспорта не являются исчерпывающими, но представляются приоритетными и могут способствовать обеспечению безопасности грузоперевозок, осуществляемых железной дорогой. Перечисленные направления профилактической работы способны повлиять на снижение виктимизации потерпевших от краж грузов, но только в том случае, если будут организованы последовательно, качественно и надлежащим образом [5, с. 36].

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЕ ССЫЛКИ

1. Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации: федеральный закон от 10.01.2003 г. №18-ФЗ // Консультант-Плюс (дата обращения 20.02.2018).
2. Об утверждении Правил пломбирования вагонов и контейнеров на железнодорожном транспорте: приказ МПС РФ от 17 июня 2013 г. № 24 // Там же (дата обращения 20.02.2018).
3. Ивушкина О.В. Кражи грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта: характеристика и предупреждение (региональный аспект): дис. ... канд. юрид. наук. – Красноярск, 2018. – 200 с. // URL: <https://www.dvfu.ru/science/dissertation-tips/the-thesis/d-999-126-03/> (дата обращения 11.01.2019).
4. Белозерцев С.М., Рыбакова Е.С. Некоторые направления профилактики преступности: ключевые проблемы и пути их решения в Иркутской области // Вестник Восточно-Сибирского института МВД России. – 2016. – № 1. С. 30–36.
5. Варданян Г.А. Роль криминалистической виктимологии в исследовании криминалистически значимых особенностей потерпевших по уголовным делам о преступлениях в сфере теневого фармацевтического рынка // Вестник Восточно-Сибирского института МВД России. – 2017. – № 4. С. 37–45.
6. Виктимологическая характеристика региональной преступности и ее предупреждение: монография / С.А. Корягина, Ж.В. Островских, А.Л. Репецкая, Д.В. Синьков и др.; под ред. А.Л. Репецкой. – М.: Academia, 2009. – 304 с.
7. Грибунов О.П., Малыхина Е.А. К вопросу о значимости исследования технической документации на вагон при расследовании хищений комплектующих деталей железнодорожного транспорта // Проблемы правоохранительной деятельности. – 2017. – № 2. – С. 123–128.
8. Рогова Е.В. Роль виктимного поведения потерпевших в механизме совершения преступлений // Известия Иркутской государственной экономической академии (Байкальский государственный университет экономики и права). – 2011. – № 2. – С. 50.

BIBLIOGRAPHIC REFERENCE

1. Federal law of 10.01.2003 №18-FL "Charter of railway transport of the Russian Federation" // Consultant Plus Internet Source, 2018. (Accessed 20.02.2018).
2. The order of the Ministry of Railways of the Russian Federation of 17 June 2013. № 24 "About approval of Rules of sealing of cars and containers in rail transport" // Consultant Plus Internet Source, 2018. (accessed 20.02.2018).
3. Ivushkina O.V. Theft of goods from railway rolling stock: characteristics and prevention (regional aspect) // Diss ... cand. jurid. sciences: 12.00.08 / Ivushkina Olga Viktorovna. Krasnoyarsk, 2018. – 200 p. // URL: <https://www.dvfu.ru/science/dissertation-tips/the-thesis/d-999-126-03/> (accessed 11.01.2019).

4. Belozertsev S.M., Rybakova E.S. Some directions of crime prevention: key problems and solutions in the Irkutsk region // Vestnik of the East Siberian Institute of the MIA of the Russian Federation, 2016. – № 1. – PP. 30–36.
5. Vardanyan G.A. The role of forensic victimology in the study of forensically significant characteristics of victims in criminal crimes in the sphere of shadow pharmaceutical market // Vestnik of the East Siberian Institute of the MIA of the Russian Federation, 2017. – № 4. – PP. 37–45.
6. Victimological characteristics of regional crime and its prevention. Monograph / Koryagina SA, Ostrovsky J.V., Repetskaya AL, Sinkov D.V., and others; Ed .: Repetskaya A.L. – M.: Academia, 2009. – 304 p.
7. Griбанov O.P., Malykhina E.A. To the question of significance of study of technical documentation on the car while investigating thefts of component parts for railway transport // Problems of law enforcement. 2017. № 2. PP. 123–128.
8. Rogova E.V. The role of victim behavior in the mechanism of crime // Izvestiya of Irkutsk State Economics Academy (Baikal State University of Economics and Law). – 2011. – № 2. – P. 50.