

Вестник Восточно-Сибирского института МВД России. 2024. № 4 (111). С. 30–45.  
Vestnik of the East Siberian Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia. 2024.  
Vol. no.4 (111). P. 30–45.

### 5.1.1. Теоретико-исторические правовые науки (юридические науки)

## ИСТОРИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ КРАЖАМ И УГОНАМ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В 1960–1980 ГГ. (ПО МАТЕРИАЛАМ УПРАВЛЕНИЯ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ ИРКУТСКОГО ОБЛИСПОЛКОМА)

Научная статья

УДК 351.741

DOI: 10.55001/2312-3184.2024.90.54.003

Кнаус Олег Андреевич

Восточно-Сибирский институт МВД России, Российская Федерация, г. Иркутск,  
knaus.oleg@yandex.ru

**Введение.** Одними из важнейших направлений работы правоохранительных органов является деятельность по защите собственности и по обеспечению безопасности дорожного движения. В России на современном этапе нормативные акты, организационные меры и технические средства, оперативно-розыскные формы и методы позволяют достаточно эффективно решать задачи по защите собственности от преступных посягательств. Тем не менее изменяющаяся международная обстановка и связанные с ней явления позволяют предположить негативную тенденцию увеличения количества преступлений против собственности, а также против безопасности общества и государства с использованием транспортных средств, в том числе преднамеренно для этих целей похищаемого. Учитывая изложенное, правоохранительным органам государства требуется предпринимать дополнительные меры по обеспечению безопасности населения в рассматриваемой сфере, в том числе используя как положительный, так и отрицательный опыт МВД СССР.

**Материалы и методы.** Материалами исследования послужили статьи ученых, нормы законодательства СССР и РСФСР, ведомственные акты МВД СССР, архивные документы. Методологическую основу исследования составляет комплекс общенаучных методов, таких как анализ, синтез, сравнение, и специальных методов: историко-правовой, системно-структурный, сравнительно-правовой.

**Результаты исследования** позволили раскрыть процесс развития организации деятельности МВД СССР по противодействию рассматриваемому виду преступлений в 1960–1980 гг., выявить факторы, влияющие на эффективность данной деятельности, осветить отдельные организационные и практические аспекты деятельности подразделений УВД ИО в части реализации функции советского государства в сфере защиты собственности граждан от преступных посягательств на АМТ, ввести в научный оборот ранее не опубликованные архивные документы рассматриваемого периода.

© Кнаус О. А., 2024

**Выводы и заключения.** Проанализированные материалы позволили раскрыть специфику форм и методов, применяемых правоохранительными органами СССР в целом и Иркутской области в частности, направленных на предупреждение, раскрытие и расследование преступлений, связанных с кражами и угонами АМТ, а также позволили оценить её эффективность.

**Ключевые слова:** автотранспорт, преступность, хищение, кража, угон, милиция, уголовный розыск, Министерство внутренних дел, СССР, Иркутская область

**Для цитирования:** Кнаус О. А. Исторические аспекты противодействия кражам и угонам транспортных средств в 1960–1980 гг. (по материалам Управления внутренних дел Иркутского облисполкома) // Вестник Восточно-Сибирского института МВД России: науч.-практ. журн. Иркутск: Восточно-Сибирский институт МВД России. 2024. № 4 (111). С. 30–45.

DOI: 10.55001/2312-3184.2024.90.54.003

### 5.1.1. Theoretical and historical legal sciences (legal sciences)

#### Original article

## HISTORICAL ASPECTS OF COUNTERING THEFT AND THEFT OF VEHICLES IN THE 1960S AND 1980S. (BASED ON THE MATERIALS OF THE DEPARTMENT OF INTERNAL AFFAIRS OF THE IRKUTSK REGIONAL EXECUTIVE COMMITTEE)

**Oleg A. Knaus**

East Siberian Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia, Russian Federation, Irkutsk, knaus.oleg@yandex.ru

**Introduction:** One of the most important areas of work of law enforcement agencies is property protection and road safety. In Russia at the present stage, normative acts, organisational measures and technical means, operational and investigative forms and methods make it possible to solve the tasks of protecting property from criminal encroachments quite effectively. Nevertheless, the changing international situation and related phenomena suggest a negative tendency to increase the number of crimes against property, as well as against the security of society and the state with the use of vehicles, including those deliberately stolen for these purposes. Given the above, law enforcement agencies of the state need to take additional measures to ensure public safety in this area, including using both positive and negative experience of the USSR Ministry of Internal Affairs.

**Materials and Methods:** the research materials were articles by scientists, legislative norms of the USSR and RSFSR, departmental acts of the USSR Ministry of Internal Affairs, archival documents. The methodological basis of the study is a set of general scientific methods, such as analysis, synthesis, comparison, and special methods: historical-legal, system-structural, comparative-legal.

**The Results of the Study:** allowed us to reveal the process of development of the organization of the activities of the Ministry of Internal Affairs of the USSR to counteract this type of crime in the 1960s and 1980s, to identify factors affecting the effectiveness of this

activity, to highlight certain organizational and practical aspects of the activities of the departments of the Department of Internal Affairs of the IO in terms of the implementation of the function of the Soviet state in the field of protecting citizens' property from criminal encroachments on the AMT, to introduce into scientific circulation earlier unpublished archival documents of the period under review.

**Findings and Conclusions:** the analysed materials allowed to reveal the specificity of forms and methods used by law enforcement agencies of the USSR in general and the Irkutsk region in particular, aimed at the prevention, detection and investigation of crimes related to thefts and thefts of AMTs, and also allowed to assess its effectiveness.

**Keywords:** motor transport, crime, embezzlement, theft, hijacking, police, criminal investigation, Ministry of Internal Affairs, USSR, Irkutsk Oblast

**For citation:** Knaus O. A. Istoricheskie aspekty protivodejstviya krazham i ugonam transportnyh sredstv v 1960-1980 gg. (po materialam Upravleniya vnutrennih del Irkutskogo oblispolkoma) [Historical aspects of countering theft and theft of vehicles in the 1960s and 1980s. (based on the materials of the department of internal affairs of the Irkutsk regional executive committee)]. Vestnik Vostochno-Sibirskogo institute MVD Rossii – Vestnik of the East Siberian Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia. 2024, no. 4 (111), pp. 30–45.

DOI: 10.55001/2312-3184.2024.90.54.003

Период 1960–1980-х годов в СССР характеризуется ростом доходов населения и формированием общества потребления [1, с. 88]. В рассматриваемый период средняя заработная плата граждан Страны Советов выросла с 80,6 до 219,8 руб. в месяц [2, с. 12]. При этом производство товаров народного потребления не успевало за ростом доходов населения, что создало в начале 1960-х товарный дефицит [1, с. 88]. Пожалуй, самым дефицитным в рассматриваемый период товаром можно считать личный автомобиль. Советское государство не уделяло такого внимания производству легкового автотранспорта, в отличие от грузового или сельскохозяйственного [3, с. 76].

Несмотря на то, что период 1960–1980 гг. характеризуется значительным (в разы) ростом выпуска легковых автомобилей, цены на которые в различные периоды в два – три раза превышали их себестоимость, приобрести их можно было только по очереди в специализированных магазинах, по месту жительства или на предприятиях по решению профкома. Очередь на право приобретения автомашины могла быть от нескольких месяцев до десяти лет. Усугубляло положение и то, что при небольшом объеме производства на экспорт направлялось до трети от произведенных в стране легковых автомобилей. Так, в 1960 году за рубеж было экспортировано 25,5 тыс. автомашин, в 1966 г. – 67,3 тыс., что составило 21,9 % и 29,2 % от их производства соответственно [4, с. 130]. Экспорт особо популярных в Западной Европе советских моделей автомашин, таких как ВАЗ-2121 «Нива», в различные периоды мог достигать 80 %. Дефицит легковых автомобилей удалось частично преодолеть к середине 1980-х гг., когда общее количество произведенных в СССР легковых автомашин а также санкции, введенные в связи вводом советских войск в Афганистан в 1979 г., а позднее – со сбитием южнокорейского пассажирского самолета в 1983 г., создали на внутреннем рынке ситуацию, позволившую реализовывать некоторые (не престижные на тот период) модели автомобилей без многолетних очередей. К концу 1980-х гг. доля экспорта вновь возросла и составила 25,5 % в 1987 г. [4, с. 130].

Диаграмма 1

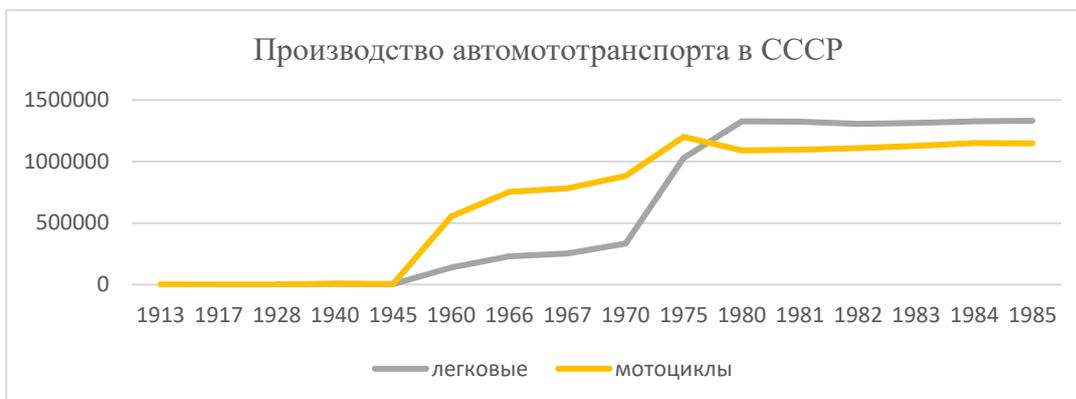


Таблица 1

Обеспеченность населения личным транспортным средством в СССР  
(в расчете на 1000 человек населения)

	1965 г.	1970 г.	1975 г.	1980 г.	1985 г.	1988 г.
Легковые автомобили	4	6	16	30	45	52
Мотоциклы и мотоллеры	17	21	25	29	43	32

При этом необходимо отметить, что этот показатель значительно коррелировался в зависимости от региона. Так, если в РСФСР к 1985 г. количество личных автомашин на 1000 человек населения составляло 44, то в Грузии этот показатель составлял 71, а «в витрине СССР» – Эстонии – 109. Самыми «малообеспеченными» в этой сфере являлись республики Средней Азии, Молдавия и Белоруссия [2, с. 41]. В Иркутской области этот показатель составил 5 автомашин в 1970 г. и 30 – в 1980 г., что соответствовало среднему показателю по РСФСР. Этому способствовали льготные очереди (до трех лет) для рабочих и служащих, занятых на строительстве и эксплуатации БАМа и других важнейших народнохозяйственных строек Сибири и Дальнего Востока, по целевым расчетным чекам Сберегательного банка СССР. По данным УГИБДД Главного управления МВД России по Иркутской области, всего на учете ГАИ в Иркутской области состояло: в 1970 г. – 12 800; в 1980 г. – 77 280; в 1990 г. – 163 450 автомашин.

Таким образом, автомобиль для советских граждан был именно роскошью, а не средством передвижения. Аналогичная ситуация была с приобретением так называемых «тяжелых мотоциклов». Указанные выше факторы способствовали росту преступлений, связанных с хищениями автотранспорта (АМТ), запасных частей и комплектующих, а также спекуляций, мошенничеств, присвоений и других преступлений в рассматриваемой сфере.

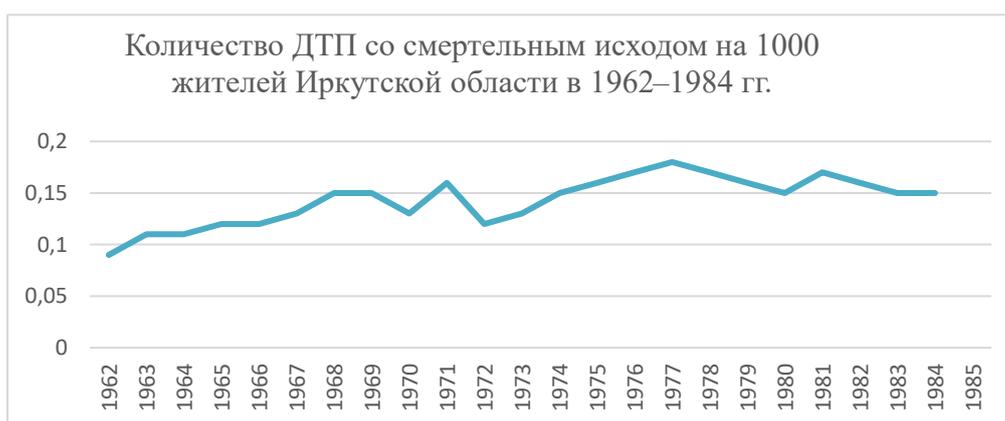
Несмотря на то, что хищение транспортного средства причиняло потерпевшей стороне значительный ущерб (средняя цена на автомобиль в 1960 г. составляла 3 030 руб., т. е. 42 средних зарплаты по стране) [5, с. 154], эти преступления

правоохранителями 1950–1960-х гг. как отдельный вид не учитывался. В статистических данных о состоянии преступности этих лет отсутствуют разделы о фактах хищения транспорта, в отличие от краж велосипедов с улиц<sup>1</sup>. Такой подход был обусловлен низким уровнем автомобилизации населения (см. таблицу 1) [2, с. 34]. Так, в 1952 г. на территории Иркутской области было зарегистрировано всего 2 кражи государственного автотранспорта, и ни одной – личного<sup>2</sup>. МВД СССР обратило внимание на этот вид преступлений лишь в конце 1960-х гг., введя его как отдельную категорию в ежегодных отчетах<sup>3</sup>.

Более пристальное внимание со стороны руководства МВД СССР уделялось противодействию так называемым «убийствам при автоавариях», т. е. нарушению правил дорожного движения со смертельным исходом. В 1958 г. в отчетах, направляемых УВД ИО в МВД СССР, появилась соответствующая графа. В этот год на территории Иркутской области было совершено 155 таких преступлений<sup>4</sup>, что, с учетом небольшого количества АМТ в регионе, несомненно, являлось значительным.

В этом ключе понятна позиция законодателей, закрепивших в 1965 г. угон как самостоятельную уголовно-правовую норму в главе десятой УК РСФСР 1960 г. «Преступления против общественной безопасности, общественного порядка и здоровья населения»<sup>5</sup>. Совершая угон, виновный создавал реальные предпосылки для нарушения правил безопасности движения и тем самым создавал реальную угрозу общественной безопасности, в том числе связанной с гибелью людей [6, с. 84]. Целесообразность аналогичной нормы в российском законодательстве до сих пор вызывает многочисленные споры среди ученых-юристов и законодателей.

Диаграмма 2



<sup>1</sup> Архив Главного управления МВД России по Иркутской области (далее – АГУ МВД России по ИО). Ф. 14, оп. 1.

<sup>2</sup> Там же. Ф. 14, оп. 1, д. 251, л. 4.

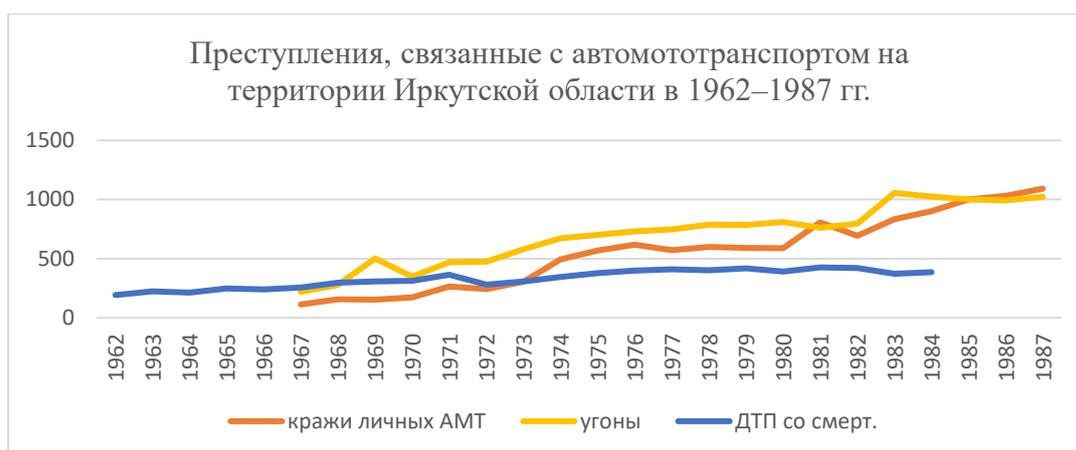
<sup>3</sup> Там же. Ф. 14, оп. 1, д. 245, л. 34.

<sup>4</sup> Там же. Ф. 14, оп. 1, д. 250, л. 24.

<sup>5</sup> Уголовный кодекс РСФСР (утв. ВС РСФСР 27.10.1960) // Ведомости ВС РСФСР. 1960. № 40. Ст. 591.

Рассматриваемый период характеризует значительным увеличением преступлений, связанных с хищением АМТ (диаграмма 3). Рост преступлений в период с 1967 г. по 1983 г. составил от 113 до 835 по кражам АМТ (в 7,3 раза) и по угонам с 220 до 1 056 (в 4,8 раза)<sup>1</sup>. Таким образом, к середине 1980-х гг. доля похищаемых ежегодно транспортных средств в Иркутской области от состоящих на учете составила 2,45 %, что почти в пять (!) раз превышает показатель (0,4 %) на пике этих преступлений в регионе в 2012 г., когда было похищено 3 388 единиц. При этом необходимо учесть значительное количество укрытых от учета таких преступлений [7, с. 250]. Например, в 1974 г. в Шелеховском ГОВД материал о краже из гаража автомашины ГАЗ-21 сотрудники милиции направили в администрацию «Жилстроя»<sup>2</sup>. В этом же году в ходе сверки с инспекцией Госстраха было выявлено 55 укрытых от учета краж автотранспорта, по которым милиционеры выдали фиктивные справки о возбуждении уголовных дел, с последующими страховыми выплатами потерпевшим<sup>3</sup>, что составило 11,1 % от отраженных в статистических данных<sup>4</sup>.

Диаграмма 3



Несмотря на постоянно ухудшающуюся обстановку в сфере хищений АМТ, в прямой постановке вопросы противодействия этим преступлениям на уровне руководства УВД ИО в рассматриваемый период не рассматривались, а затрагивались лишь в части общих вопросов краж государственного и личного имущества. Так, на коллегии по итогам 1969 г. упоминаются низкая эффективность раскрытия краж

<sup>1</sup> АГУ МВД России по ИО. Ф. 14, оп. 1, д. 232–245.

<sup>2</sup> О нарушениях работниками Шелеховского и Зиминского ГОВД установленного порядка регистрации, учета и рассмотрения заявлений и сообщений о преступлениях : приказ УВД Иркутского облисполкома от 24 июля 1974 г. № 665 // Там же.

<sup>3</sup> О фактах укрытия преступлений от учета по заявлениям граждан о возмещении страховых сумм органами госстраха : приказ УВД Иркутского облисполкома от 26 июля 1974 г. № 666 // Там же.

<sup>4</sup> Там же. Ф. 14, оп. 1, д. 241, л. 4.

веломототранспорта (раскрываемость 84 %) и слабая работа ГАИ, направленная на профилактику краж автомобилей в части организации платных стоянок<sup>1</sup>.

На коллегии по итогам 1973 г. вопрос профилактики данного вида преступлений упоминается как задача подразделениям пропаганды ГАИ УВД ИО по предупреждению ДТП, а именно «шире освещать в печати, на радио и телевидении вопросы безопасности дорожного движения и внедрения противоугонных средств»<sup>2</sup>.

На коллегии УВД ИО в 1982 г. состояние преступности в сфере, связанной с хищением транспортных средств, указывается уже «как вызывающее тревогу». Количество краж АМТ за 1981 г. выросло в регионе на 37,2 %, а раскрываемость снизилась с 80,6 % до 69,5 %<sup>3</sup>.

Недооценка важности рассматриваемого направления в деятельности ОВД привела к тому, что с конца 1960-х гг. на территории региона начали формироваться преступные группы, специализирующиеся на хищениях транспортных средств. Так, в г. Усолье-Сибирское в течение июля – августа 1970 г. участились случаи краж личного автотранспорта граждан. Для розыска преступников была создана оперативная группа в составе Писарева Владимира Дмитриевича, начальника отделения уголовного розыска Усольского ГОВД, и Сиврюка Валерия Ивановича, инспектора уголовного розыска того же отдела. В результате проведенных оперативно-розыскных мероприятий ими были задержаны четверо опасных преступников, которые были избиты в совершении 18 краж АМТ<sup>4</sup>.

Значительную долю таких преступлений совершали несовершеннолетние. Так, в июне 1976 г. в г. Усолье-Сибирское инспекторами уголовного розыска Ворсиным Владимиром Ильичом, Катышевым Николаем Владимировичем и Пушкаревым Сергеем Михайловичем в ходе проведения комплекса оперативно-розыскных мероприятий были выявлены 3 группы несовершеннолетних, которые совершили 15 краж и угонов АМТ<sup>5</sup>.

В этот же период отмечается возникновение в регионе организованных преступных группировок, специализирующихся на кражах автомобилей. Так, 27 октября 1975 г. на территории Иркутской области была задержана преступная группа в составе В. В. Шичалина, Л. П. Красильникова, В. М. Скрипника и Л. А. Татариновой, совершившая с 1969 г. 45 преступлений: вымогательство, грабежи, разбои, кражи и угоны транспортных средств. В ходе расследования деятельности данной группы было установлено, что часть транспортных средств они похищали с

<sup>1</sup> О состоянии и мерах усиления работы органов внутренних дел области по предупреждению и раскрытию краж личной собственности граждан : решение коллегии УВД ИО от 28 апреля 1970 г. № КУ-5с // АГУ МВД России по ИО.

<sup>2</sup> Об итогах работы органов внутренних дел и исправительно-трудовых учреждений области в 1973 году и задачах на 1974 год : приказ УВД Иркутского облисполкома от 27 декабря 1977 г. № 0226 // Там же.

<sup>3</sup> О мерах усиления борьбы с кражами на 1982–1983 гг. : решение коллегии УВД ИО от 25 марта 1981 г. № КУ-7с // Там же.

<sup>4</sup> О награждении старшего лейтенанта милиции Писарева Владимира Дмитриевича и младшего лейтенанта Севрюка Валерия Ивановича : приказ от 16 ноября 1970 г. № 1046 // АГУ МВД России по ИО.

<sup>5</sup> О поощрении инспекторов УР Усольского ГОВД : приказ УВД Иркутского облисполкома от 4 августа 1976 г. № 686 // Там же.

целью разукомплектования на запчасти, а часть автомашин перегоняли в другие регионы СССР. Так, похищенную ими из гаража автомашину ГАЗ-24 они перегнали в г. Самарканд Узбекской ССР, где продали за 15 тыс. руб.<sup>1</sup> (розничная цена новой «Волги» в 1975 г. составляла 9,19 тыс. руб.) [5, с. 154]. Группа отличалась организованностью, сплоченностью и устойчивостью. При совершении преступлений использовали средства маскировки (резиновые перчатки и маски), огнестрельное нарезное оружие. После совершения преступлений преступники сжигали обувь.

Для противодействия подобным преступным группам необходимо было принять определенные организационные меры со стороны руководства УВД ИО, которые и были реализованы в конце 70-х – начале 80-х гг. прошлого века.

В первую очередь были осуществлены мероприятия, направленные на усиление контроля за передвижением автотранспорта. Так, в связи с тем, что с использованием похищенного в г. Иркутске транспорта был совершен ряд крупных краж государственного и общественного имущества в сельской местности, начальником УВД ИО был издан приказ об организации круглосуточной работы с 1 апреля 1975 г. на стационарных постах ГАИ г. Иркутска. В ночное время посты усиливались сотрудниками территориальных отделов, в обязанность которых входило проверять весь автотранспорт, проходящий через посты с 23-00 до 6-00<sup>2</sup>. Таким образом, в 1975 г. руководство УВД ИО обращало внимание не на хищения АМТ, а на использование похищенного транспорта при совершении иных, более опасных (согласно действующего законодательства<sup>3</sup>), преступлений, в первую очередь – хищений госимущества. Тем не менее эта мера позволила в 1976 г. на стационарном посту ГАИ задержать преступную группу Солдатова, которой было совершено более 220 эпизодов преступной деятельности, в том числе убийств.

К началу 1980-х годов уровень совершенных преступлений в регионе в данной сфере вырос настолько, что игнорировать его значимость уже было нельзя. В связи с этим руководством УВД ИО был принят ряд мер, направленных на розыск похищенного АМТ. Так, 4 июня 1980 г. в соответствии с приказом МВД СССР, ввиду того, что похищенный в Иркутской области АМТ обнаруживался в других регионах РСФСР (Новосибирской, Омской областях, Красноярском крае, Бурятской и Якутской АССР), а также в республиках Средней Азии, была организована круглосуточная работа следующих стационарных постов ГАИ:

1. Развилка Качугского и Александровского трактов;
2. Выезд из Иркутска (Ново-Ленино);
3. Выезд из Иркутска (Синюшина гора);
4. Железнодорожный переезд в г. Шелехов;
5. Мост через реку Китой (г. Ангарск);
6. Мост через реку Бирюса (г. Тайшет)<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> О возбуждении ходатайства перед Генеральным прокурором о продлении срока содержания од стражей обвиняемых по делу № 22367 : решение коллегии УВД Иркутского облисполкома от 5 апреля 1976 г. № КУ-4 // Там же.

<sup>2</sup> О мерах по усилению борьбы с угонами и кражами автототранспорта : приказ УВД Иркутского облисполкома от 27 марта 1975 г. № 294 // Там же.

<sup>3</sup> Уголовный кодекс РСФСР (утв. ВС РСФСР 27.10.1960) // Ведомости ВС РСФСР. 1960. № 40. Ст. 591.

<sup>4</sup> Об организации круглосуточных постов ГАИ области : приказ УВД Иркутского облисполкома от 4 июня 1980 г № 546 // АГУ МВД России по ИО.

Всего же к 1980 г. на территории Иркутской области действовало 24 КПП в 14 населенных пунктах, службу на которых несли одновременно 120 сотрудников. Пять КПП находилось в Иркутске, три – в Тулуне, по два – в Шелехове, Култукте, Зиме, Нижнеудинске, Тайшете, Черемхово, Ангарске и Усолье-Сибирском<sup>1</sup>.

Для контроля за автотранспортом, передвигающимся по трассам, с 1981 г. по 1985 г. в Иркутске был организован вертолетный взвод. Вертолет арендовался в Иркутском управлении министерства гражданской авиации СССР и использовался для нужд милиции, в том числе для розыска похищенного АМТ. Экипаж вертолета работал в паре с экипажем патрульного автомобиля, а самому экипажу выделялся сотрудник взвода [8, с. 162].

Активно начали проводиться рейды по выявлению похищенного автотранспорта, в том числе с привлечением курсантов и слушателей учебных заведений МВД СССР. Так, 9 июня 1976 г. во время проведения рейда по борьбе с угонами и кражами мототранспорта старшим инспектором УР Ангарского ГОВД В. Н. Николаенко и курсантом Хабаровской средней школы милиции МВД СССР В. П. Шанцовым личным сыском на похищенном мотоцикле марки «Минск» был задержан гражданин Р. А. Тырпак, ранее неоднократно судимый за кражи. В ходе работы с задержанным оперативниками был установлен и задержан второй соучастник – В. Ю. Федулов, ранее неоднократно судимый за угоны и кражи мототранспорта<sup>2</sup>.

В ходе проведения профилактических мероприятий ОВД Иркутской области активно привлекались различные общественные организации правоохранительной направленности и внештатные сотрудники [9, с. 35]. Так, 20 июня 1978 г. члены спецмототряда ОУР Куйбышевского РОВД внештатные сотрудники милиции Селянин Александр Владимирович и Шеметов Владимир Георгиевич имеющие скоростные (на то время) мотоциклы «Ява-350» остановили гр. Вахрина, следовавшего на мотоцикле «Восход» без документов. Вахрин был задержан и доставлен в Куйбышевский РОВД, где сознался в совершении двух краж мотоциклов из гаражей, совершенных 8 и 13 июня того же года<sup>3</sup>.

Еще одним из методов противодействия преступным посягательствам на АМТ стало создание специализированных подразделений как на уровне УВД ИО, так и в территориальных органах. Так, 7 марта 1979 г. в целях активизации борьбы с кражами и угонами автотранспорта в г. Иркутске на примере положительного опыта МВД Удмуртской АССР была создана постоянно действующая оперативно-поисковая группа из числа работников УУР, ГАИ и дивизиона дорожного надзора (ДДН). Старшим группы был назначен инспектор УУР УВД капитан милиции В. Г. Лемберг. Всего в состав группы вошли шесть сотрудников: УУР – 2, ГАИ – 1, ДДН – 3<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> О состоянии вопросов устойчивости в УВД Иркутского облисполкома : решение коллегии УВД ИО от 2 мая 1980 г. № 4 - КУ-с // Там же.

<sup>2</sup> О поощрении сотрудников ОУР Ангарского ГОВД и курсантов ХСШМ МВД СССР : приказ УВД Иркутского облисполкома от 15 июля 1976 г. № 624 // Там же.

<sup>3</sup> О поощрении инспектора ОУР Куйбышевского РОВД Полякова В.П. и внештатных сотрудников Селянина А.В и Шеметова В.П. : приказ УВД Иркутского облисполкома от 17 июля 1978 г. № 665 // АГУ МВД России по ИО.

<sup>4</sup> О создании специальной оперативно-поисковой группы по борьбе с кражами и угонами автотранспорта в городе Иркутске : приказ УВД Иркутского облисполкома от 7 марта 1979 г. № 046 // Там же.

Сотрудники милиции, вошедшие в оперативно-поисковую группу, работали в основном в вечернее и ночное время. Во время проведения профилактических и оперативно-розыскных мероприятий по установлению и задержанию лиц, совершающих кражи и угоны АМТ, оперативно-поисковая группа периодически использовала внештатных инспекторов уголовного розыска Куйбышевского РОВД – членов спецмототряда<sup>1</sup>. В течение шести месяцев 1979 г. ими было раскрыто 20 преступлений, задержано 24 преступника. Принятые меры улучшили оперативную обстановку в г. Иркутске по этому виду преступлений<sup>2</sup>. В течение 1981 г. оперативной группой была установлена и задержана за совершение на территории г. Иркутска ряда краж и угонов автомашин с последующим их разукомплектованием преступная группа, в которую входили Г. А. Кузнецов, Л. А. Журавлев, В. М. Коростылев, В. А. Чернов<sup>3</sup>.

Аналогичные специализированные оперативные группы создавались и в территориальных отделах. Так, в период со 3 по 16 июля 1978 г. в Свердловском районе г. Иркутска было совершено 7 угонов автомашин. Оперативная группа в составе: замначальника ОУР Свердловского РОВД В. М. Шерстнева и инспектора ОУР Свердловского РОВД Н. Ф. Пономаренко установила и задержала преступную группу, в которую входили Рябченко, Храмовской, Настюшкин и др. Благодаря собранным уликам участники преступной группы были изобличены в совершении вышеуказанных преступлений<sup>4</sup>.

В июле – августе 1983 г. оперативная группа в составе Рябко Петра Семёновича, Курносова Александра Витальевича, Еневича Виктора Алексеевича, Иваненко Эдуарда Евгеньевича и Макарова Виктора Владимировича провела ряд оперативно-розыскных мероприятий по раскрытию краж и угонов автотранспортных средств, совершенных на территории Ленинского района г. Иркутска, в результате которых были установлены и задержаны гр. А. Ю. Люсьй и В. Д. Ополе, изобличённые впоследствии в совершении 14 краж и угонов АМТ<sup>5</sup>.

В начале 1970-х г. были заложены основы деятельности постоянно действующих следственно-оперативных групп (ПДСОГ) как наиболее эффективного метода борьбы с отдельными видами преступлений. Первая ПДСОГ в Иркутской области была создана в 1973 г. в г. Иркутске для расследования и раскрытия дорожно-транспортных происшествий. В состав группы вошли по одному следователю Кировского, Октябрьского, Свердловского и Ленинского РОВД, четыре дознавателя ГАИ и один

<sup>1</sup> О поощрении внештатных инспекторов уголовного розыска Куйбышевского РОВД : приказ начальника УВД ИО от 25 октября 1979 г. № 898 // Там же.

<sup>2</sup> О поощрении работников оперативно-поисковой группы по борьбе с кражами и угонами автотранспорта : приказ от 3 июля 1979 г. № 551 // Там же.

<sup>3</sup> О поощрении мл. инспектора УУР УВД Яблонцева П.М. : приказ УВД Иркутского областного совета народных депутатов № 1012 от 29 октября 1981 г. // Там же.

<sup>4</sup> О поощрении сотрудников Свердловского РОВД : приказ от 26 августа 1978 г. № 772 // Там же.

<sup>5</sup> О поощрении сотрудников Ленинского РОВД г. Иркутска : приказ УВД Иркутского облисполкома от 03 октября 1983 г. № 898 // АГУ МВД России по ИО.

эксперт-автотехник. Руководство группой возложили на старшего следователя Кировского РОВД А. В. Зотина<sup>1</sup>.

В 1982 г. на базе следственного управления УВД ИО была сформирована СОГ для раскрытия преступлений, совершенных преступной группой Индюкова, Буглакова и Васькова. В состав СОГ вошли следователь СУ УВД Винников Эдуард Семенович, инспектор УУР УВД Ковтун Николай Викторович и начальник отделения УУР УВД Сокол Сергей Хаимович. В ходе проведения оперативно-следственных мероприятий было установлено, что преступная группа совершила ряд краж личной собственности граждан, а также из госучреждений и магазинов на территории Иркутской области, Бурятской АССР, Амурской и Челябинской областей. Эта группа совершила 6 краж легковых автомобилей «Жигули», которые затем ими были проданы по похищенным справкам-счетам в различных областях страны, 5 краж из госучреждений в городах Иркутске, Шелехове, 10 краж из квартир Иркутска, Ангарска, Шелехова, кражи из магазинов «Спортторг» в городах Улан-Удэ, Белогорск Амурской области, кражи из универсальной торговой базы в г. Свободный. Преступная группа действовала с 1979 г., все преступления совершенны с применением технических средств, автотранспорта, различных орудий взлома, отмычек и путём подбора ключей, газозлектросварки. Правильно организовав проведение мероприятий, члены СОГ полностью изобличили преступников в совершенных преступлениях<sup>2</sup>.

В 1978 г. был принят ряд мер, направленных на ужесточение правил учета зарегистрированного, похищенного, изъятого и обнаруженного АМТ. Несмотря на внедрение в конце 60-х – начале 70-х гг. прошлого века электронно-вычислительных машин Минск-22 и Минск-32, сотрудники милиции при решении оперативно-служебных задач неэффективно использовали их возможности в рассматриваемой сфере [10, с. 16]. Так, в 1978 г. в системе «Автопоиск» состояло 110 000 единиц зарегистрированных, похищенных и обнаруженных транспортных средств. При этом в территориальных ОВД в это период хранилось 129 бесхозных мотоциклов различных марок, владельцы которых были не установлены. Как отмечалось в справке ИЦ УВД ИО, «только в единичных случаях обращаются сотрудники органов внутренних дел к имеющимся информационно-поисковым системам при расследовании, раскрытии преступлений, проведении оперативно-розыскных, профилактических мероприятий для проверки по информационно-поисковым системам "Автопоиск", "След", по номерным вещам, по системе "Учет" и т. д., что значительно занижает возможности использования этой обширной информации, накопленной годами, для раскрытия преступлений в борьбе с преступностью»<sup>3</sup>.

В 1982 г. в целях контроля за реализацией в комиссионных магазинах личного автотранспорта и мотоциклов с колясками и выявления среди них ранее похищенного

<sup>1</sup> О создании специализированной группы следователей и дознавателей для расследования дорожно-транспортных происшествий в г. Иркутске : приказ УВД Иркутского облисполкома от 27 февраля 1973 г. № 177 // Там же.

<sup>2</sup> О поощрении сотрудников Управления уголовного розыска и следственного управления УВД Иркутского облисполкома : приказ УВД Иркутского облисполкома от 25 июня 1982 г. № 584 // Там же.

<sup>3</sup> О состоянии и мерах улучшения информационной работы УВД, горрайорганах внутренних дел и учреждениях УИТУ : решение коллегии УВД ИО от 28 марта 1978 г. № КУ-4с // АГУ МВД России по ИО.

УВД ИО и управление торговли Иркутского облисполкома издали совместный приказ, которым определили торговые организации, в которых был разрешен прием на комиссию транспортных средств<sup>1</sup>. Данным приказом был определен следующий перечень таких организаций:

1.	Тайшетторг	Магазин № 35 «Культспорттовары»	г. Тайшет
2.	Нижнеудинский торг	Магазин № 28 Комиссионный	г. Нижнеудинск
3.	Тулунторг	Магазин № 26 Комиссионный	г. Тулун
4.	Зиминторг	Магазин № 7 Комиссионный	г. Зима
5.	Спорттовары	Магазин № 2 «Автомобили»	г. Иркутск
6.	Шелеховторг	Магазин № 20 «Автозапчасти»	г. Шелехов
7.	Спорттовары	Магазин № 5 Спорттовары	г. Усолье-Сибирское
8.	ОРС Коршуновского ГОКа	Магазин № 7 Комиссионный	г. Железногорск
9.	Спорттовары	Магазин № 4 Спорттовары	г. Черемхово
10.	УРС г. Усть-Илимска Братскгэсстроя	Магазин № 27	г. Усть-Илимск
11.	УРС «Лензолото»	Магазин «Северянка»	г. Бодайбо
12.	УРС «Мамслюда»	Магазин № 7	пгт. Мама
13.	Спорттовары	Магазин № 3	г. Ангарск
14.	УРС Братскгэсстроя	Магазин № 68 УРСа УС БЛПК	г. Братск
15.	ОРС «Перевал» УРСа «Мамслюда»	Магазин № 3	г. Слюдянка

Несмотря на предпринимаемые меры по противодействию преступлениям, связанным с хищением АМТ, их удельный вес в общей структуре краж личной собственности в Иркутской области составил: в 1986 г. – 20,7 %, в 1987 г. – 22,4 %. В 1987 г. на территории региона было совершено 1 024 угона и 1 092 кражи АМТ. Принятая в целях улучшения взаимодействия всех служб ОВД ИО, внедрения передового опыта и использования современных технических средств специальная программа совершенствования борьбы с кражами и угонами автотранспорта на 1987–1990 годы не была в полной мере реализована в связи с наступившими в стране политическими и экономическими изменениями. Тем не менее опыт, накопленный в результате противодействия преступлениям в рассматриваемой сфере в Иркутской

<sup>1</sup> Об утверждении перечня торговых организации для приема на комиссию транспортных средств : приказ УТ и УВД Иркутского облисполкома от 24 сентября 1982 г. № 141/214 // Там же.

области, оказал значительную роль в решении этой задачи, но уже в другом веке и другой стране.

Резюмируя изложенное, необходимо отметить, что в 1960–1980 гг. в МВД СССР в целом и в УВД Иркутской области в частности организация, формы и методы противодействия кражам и угонам АМТ претерпели значительные изменения. Совершенствовалась нормативно-правовая база, создавались новые организационные формы по профилактике, раскрытию и расследованию преступлений в рассматриваемой сфере, повышался уровень материального обеспечения и информационных ресурсов.

При этом необходимо отметить, что принимаемые советским государством меры по противодействию преступлениям, связанным с хищениями АМТ, не принесли положительного результата. Количество преступлений в рассматриваемой сфере в 60–80-х гг. прошлого века имело устойчивую тенденцию к росту.

Эти обстоятельства обусловлены следующими факторами:

- во-первых, значительным ростом производства АМТ в указанный период;
- во-вторых, постоянно увеличивающимся разрывом между доходами населения и возможностью государства обеспечить население личными транспортными средствами;
- в-третьих, дисбалансом в обеспеченности населения личными автомобилями в различных регионах страны;
- в-четвертых, несовершенством нормативно-правовой базы в рассматриваемой сфере;
- в-пятых, перекосами в расстановке приоритетов в деятельности милиции и несвоевременное реагирование правоохранительной системы на изменения факторов, влияющих на состояние преступности.

Применительно к Иркутской области дополнительно необходимо отметить рост населения, связанный с трудовой миграцией на строительство объектов промышленности, энергетики и транспорта; повышение доходов населения; применение стимулирующих льгот на приобретение личного автотранспорта.

### СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Синицын, Ф. Л. Формирование "общества потребления" в СССР: идеологический вызов для власти (1964–1982 гг.) // Вестник Волгоградского государственного университета. Серия 4: История. Регионоведение. Международные отношения. 2021. Т. 26, № 3. С. 84–94. DOI 10.15688/jvolsu4.2021.3.8.
2. Торговля СССР. Статистический сборник / Госкомстат СССР. М. : Финансы и статистика, 1989. 480 с.
3. СССР в цифрах в 1985 году. Статистический сборник / Госкомстат СССР. М. : Финансы и статистика, 1986. 76 с.
4. Промышленность СССР. Статистический сборник / Госкомстат СССР. М. : Финансы и статистика, 1988. 286 с.
5. Народное хозяйство СССР в 1990 г. Стат. ежегодник / Госкомстат СССР. М. : Финансы и статистика, 1991. 752 с.
6. Алвртян, Ж. А. История становления и развития ответственности за неправомерное завладение автомобилем или иным транспортным средством без цели

хищения в уголовном законодательстве России // Общество и право. 2015. № 3 (53). С. 84–89.

7. Клейменов, М. П., Розенкеевич, М. А. Механизм формирования нераскрытой преступности // Вестник Омского университета. 2013. № 1 (67). С. 249–256.

8. Павлов, Д. В., Павлова, Л. Р. Использование авиации в органах внутренних дел // Закон и право. 2020. № 11. С. 161–162. DOI 10.24411/2073-3313-2020-10549.

9. Кнаус, О. А. Деятельность общественных организаций в обеспечении общественного порядка и раскрытии преступлений на территории Иркутской области в 1960–1980-х гг. // Вестник Восточно-Сибирского института МВД России. 2022. № 1 (100). С. 29–46. DOI 10.55001/2312-3184.2022.70.62.003.

10. Кнаус, О. А., Наумов, Ю. Г. Исторические аспекты раскрытия и расследования умышленных убийств, связанных с безвестным исчезновением в 1960–1980 гг. (по материалам УВД Иркутского облисполкома) // Вестник Восточно-Сибирского института МВД России. 2023. № 3 (106). С. 9–23. DOI 10.55001/2312-3184.2023.37.64.001.

#### REFERENCES

1. Sinicyn, F. L. Formirovanie "obshchestva potrebleniya" v SSSR: ideologicheskij vyzov dlya vlasti (1964-1982 gg.) [The formation of a "consumer society" in the USSR: an ideological challenge for the government (1964-1982)]. Vestnik Volgogradskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya 4: Istoriya. Regionovedenie. Mezhdunarodnye otnosheniya — Vestnik of the Volgograd State University. Episode 4: The Story. Regional studies. International relations. 2021, vol. 26, no. 3, pp. 84-94. - DOI 10.15688/jvolsu4.2021.3.8. - EDN YKWWEE.

2. Torgovlya SSSR. Statisticheskij sbornik [Trade of the USSR. Statistical collection]. Goskomstat SSSR. - M.: 1989, 480 p.

3. SSSR v cifrah v 1985 godu. Statisticheskij sbornik [The USSR in numbers in 1985. Statistical collection]. Goskomstat SSSR. M.: 1986, 76 p.

4. Promyshlennost' SSSR. Statisticheskij sbornik [Industry of the USSR. Statistical collection]. Goskomstat SSSR. M.: 1988, 286 p.

5. Narodnoe hozyajstvo SSSR v 1990 g. Stat. ezhegodnik [National economy of the USSR in 1990 Stat. yearbook ]. Goskomstat SSSR. M., 1991, 752 p.

6. Alvrcyan, ZH. A. Istoriya stanovleniya i razvitiya otvetstvennosti za nepravomernoe zavladenie avtomobilem ili inym transportnym sredstvom bez celi hishcheniya v ugodovnom zakonodatel'stve Rossii [The history of the formation and development of responsibility for the unlawful seizure of a car or other vehicle without the purpose of theft in the criminal legislation of Russia]. Obshchestvo i pravo — Society and law. 2015, no. 3(53), pp. 84-89. - EDN SLWRIB.

7. Klejmenov, M. P. Mekhanizm formirovaniya neraskrytoj prestupnosti [The mechanism of formation of unsolved crime]. Vestnik Omskogo universiteta — Vestnik of Omsk University. 2013, no. 1(67), pp. 249-256. - EDN RRUVYZ.

8. Pavlov, D. V. Ispol'zovanie aviatsii v organah vnutrennih del [The use of aviation in internal affairs bodies]. Zakon i pravo — Law and Legal. 2020, no. 11, pp. 161-162. - DOI 10.24411/2073-3313-2020-10549. - EDN VDOHGM.

9. Knaus, O. A. Deyatel'nost' obshchestvennyh organizacij v obespechenii obshchestvennogo poryadka i raskrytii prestuplenij na territorii Irkutskoj oblasti v 1960-h -

1980-h gg [Activity of public organizations in ensuring public order and solving crimes in the Irkutsk region in the 1960s - 1980s]. Vestnik Vostochno-Sibirskogo instituta MVD Rossii — Vestnik of the East Siberian Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia. 2022, no. 1(100), pp. 29-46. – DOI 10.55001/2312-3184.2022.70.62.003. – EDN ZWRDCC.

10. Knaus, O. A. Istoricheskie aspekty raskrytiya i rassledovaniya umyshlennyh ubijstv, svyazannyh s bezvestnym ischeznoveniem v 1960-1980 gg. (po materialam UVD Irkutskogo oblispolkoma) [Historical aspects of the disclosure and investigation of premeditated murders related to the unknown disappearance in the 1960s and 1980s. (based on the materials of the Department of Internal Affairs of the Irkutsk Regional Executive Committee)]. Vestnik Vostochno-Sibirskogo instituta MVD Rossii — Vestnik of the East Siberian Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia. 2023, no. 3(106), pp. 9-23. – DOI 10.55001/2312-3184.2023.37.64.001. – EDN UYBFWW.

### **ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ**

**Кнаус Олег Андреевич**, доцент кафедры оперативно-разыскной деятельности и специальной техники ОВД. Восточно-Сибирский институт МВД России. 664074, г. Иркутск, ул. Лермонтова, 110.

### **INFORMATION ABOUT AUTHOR**

**Knaus Oleg Andreevich**, Associate Professor of the Department of Operational and Investigative Activities and Special Equipment in the Internal Affairs Bodies. East Siberian Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia. 664074, Irkutsk, 110 Lermontov str.

Статья поступила в редакцию 15.08.2024; одобрена после рецензирования 15.09.2024; принята к публикации 19.11.2024.

The article was submitted 15.08.2024; approved after reviewing 15.09.2024; accepted for publication 19.11.2024.