

**Е.В. Чиненов, В.И. Шукин**

**ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРЕСТУПЛЕНИЯ, СОВЕРШАЕМЫЕ  
НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ, КАК ОБЪЕКТ  
КРИМИНАЛИСТИЧЕСКОГО НАУЧНОГО АНАЛИЗА**

*В статье рассматривается экономическая деятельность в сфере железнодорожного транспорта как объект криминалистического исследования. Дается характеристика экономической деятельности, осуществляемой объектами железнодорожного транспорта, и преступлениям, совершаемым в этой области. Рассматривается влияние специфики функционирования объектов железнодорожного транспорта на организацию раскрытия и расследования экономических преступлений. Обосновывается необходимость разработки теоретических основ расследования преступлений в сфере железнодорожного транспорта.*

*Ключевые слова: организация расследования преступлений, экономика, железнодорожный транспорт.*

**E.V. Chinenov, V. I. Schukin**

**ECONOMIC CRIMES ON RAILWAY TRANSPORT  
INFRASTRUCTURE AS AN OBJECT OF THE FORENSIC  
SCIENCE ANALYSIS**

*The article is devoted to the research of economic operations on railway transport as an object of the forensic science analysis. The description of economic activity performed by railway transport objects and crimes committed in this area are provided. The authors review the influence of specific features in railway transport objects functioning on detection and investigation of crimes in this sphere. The necessity of theoretical grounds for criminal investigation in economics of railway transport is also justified.*

*Key words: crime investigation organization, economics, railway transport.*

Одной из жизненно важных сторон деятельности общества, государства и конкретного человека является экономика. Общество не может существовать и развиваться без экономики, а экономика в свою очередь, без хозяйственной деятельности, без системы производственных, социальных и финансовых отношений, в рамках которых рождается и паразитирует экономическая преступность. Вопросы противодействия данному виду преступлений обсуждаются не только на законодательном уровне, но и в правоприменительной практике, научных исследованиях. Нормы действующего законодательства в отдельных случаях отстают от реальной действительности, практика сталкивается с трудностями раскрытия и расследования экономических преступлений, а в науке, как справедливо отмечает В.П. Лавров, наблюдается недостаточная системность и результативность использования положений частных криминалистических теорий при создании базовых методик расследования отдельных категорий

преступлений, что в полной мере относится и к преступлениям экономической направленности [1, с. 89].

Р.С. Белкин при формулировании объекта криминалистической науки справедливо указывает «...объекты криминалистики – преступность, с одной стороны, и предварительное расследование – с другой» [2, 33]. Исследовательская деятельность субъекта познания всегда направлена на конкретный криминальный объект, находящийся в определенной отрасли, и обладающий специфическими особенностями. Познания закономерностей, возникающих в области раскрытия, расследования преступлений, их анализ позволяет в рамках криминалистики осуществлять разработку криминалистической научной продукции (рекомендаций, приемов, методов, технических средств и др.). Её внедрение позволяет оптимизировать поисково-познавательную деятельность следователей, дознавателей по обнаружению и изъятию следов преступлений, собиранию, оценке и реализации содержащихся в них доказательственной и иной юридически и криминалистически значимой информации [3, с. 26].

Деятельность по разработке криминалистических средств и методов, обеспечивающих эффективное и рациональное расследование преступлений, познание отдельных криминалистически значимых сторон преступления (способа совершения, следов преступления и т.д.) на современном этапе, по мнению В.В. Клочкова и В.А. Образцова, недостаточны. В связи с чем для успешного расследования и раскрытия преступлений нужно не только знание уголовного и уголовно-процессуального законов, криминалистической техники, тактики, методики, но и информации об особенностях преступлений, а также обобщения опыта практической работы по их раскрытию [4, с. 49; 5, с. 90].

Общие принципы организации деятельности по собиранию, исследованию, оценке и использованию доказательств, разрабатывались такими известными учеными, как Т. В.Аверьянова, Р. С. Белкин, А. Н. Васильев, С. А. Величкин, А. В. Дулов, В. Д. Зеленский, Г. Г. Зуйков, Л. М. Карнеева, В. В. Клочков, В. И. Ключанский, Ю. А. Кукушкин, В. Е. Коновалова, А. Ю. Корчагин, В. П. Лавров, А. М. Ларин, С. П. Митричев, В. А. Михайлов, Б. Я. Петлин, Н. И. Порубов, Н. А. Селиванов, Л. А. Соя-Серко, В. В. Степанов, С. С. Степичев, В. Ф. Статкус, А. Б. Соловьев, А. Г. Филлипов, С. И. Цветков, М. П. Шаламов, что позволяет нам говорить о достаточном уровне исследованности проблемы и возможности формирования частных теорий. Методологическое значение построения частных теорий при исследовании преступной деятельности в определенных сферах в целях обеспечения эффективной организации раскрытия и расследования преступлений убедительно доказано С. И. Коноваловым, и С. А. Марковой-Мурашовой, а актуальность, сложность и многоплановость криминалистических проблем организации расследования экономических преступлений, совершаемых на объектах железнодорожного транспорта, теоретическая и практическая значимость возникающих в связи с этим вопросов предопределили интерес и выбор темы исследования [6, с. 66].

Современная преступность в экономической деятельности, как справедливо замечают А.Ф. Волынский и Н.П. Яблоков, приобретает новые формы, а ее облик серьезно изменяется [7, с. 106; 8, с. 175]. Исследования И.П. Можяевой, Е.А. Ефремовой, А.В. Шмониной и некоторых других ученых, конечно, дают концептуальные представления о методологических основах криминалистического учения об организации расследования отдельных видов экономических преступлений [10, с. 198; 11, с. 10; 12, с. 123]. Однако отмечается недостаточность отдельных актуальных практико-ориентированных методик расследования преступлений экономической направленности, несовершенство системы раскрытия и расследования этих преступлений, что, по мнению И.В. Александрова, создает серьезную проблему для следственной деятельности по экономическим преступлениям [13, с. 39]. На данном этапе развития криминалистической теории и практики существуют объективные предпосылки формирования системы теоретических положений, образующих методику расследования преступлений, совершаемых на объектах транспортного комплекса Российской Федерации в целом, и железнодорожного транспорта в частности.

Социально-экономический уровень развития любого государства непосредственно зависит от состояния ее транспортного комплекса. Он включает в себя сети транспортных линий, узлов, технические средства перевозки, а также работу по перевозке грузов и пассажиров, их хранение и складирование, потребляя при этом топливо, электроэнергию, металл, гранит, бетон, каучук и пр. Транспортная система образует своеобразный каркас, на который опирается вся хозяйственная деятельность. В отечественной транспортной системе основным является железнодорожный транспорт. От его состояния и развития зависит уровень состояния и развития всей экономики страны. Железные дороги являются основой социально-экономической ситуации и экономической безопасности [14, с. 33].

Выступая самостоятельной отраслью, он обеспечивает бесперебойную работу всей экономики страны, связывая между собой регионы. На его долю приходится около 45 % всего пассажирооборота (15 % мирового) и 80 % грузового оборота (25 % мирового) страны. Ежегодно по железным дорогам перевозится около 80 % каменного угля и кокса, 90 % руды и черных металлов, 80 % минеральных и химических удобрений, 60 % леса. Пассажиропоток составляет 1,12 млрд человек. Общая протяженность путей 124 тыс. км (второе место в мире после США с длиной железнодорожных путей 250 тыс. км.). Железнодорожную отрасль, обладающую 15 % всех основных средств производства отечественной экономики, обслуживают 1,2 млн человек. В ней ежегодно обращается около 2 трлн рублей. Объем государственной поддержки в виде инвестиций рассчитан на период до 2030 г. и составляет около 13 трлн рублей [15]. Среди перспектив нового строительства – железная дорога от Урала до Белого моря через Республику

Коми, магистраль от Салехарда до Уренгоя и Норильска, дорога от БАМа до Якутска.

По мнению О.П. Грибунова, транспорт не только отрасль экономики, которая является средством мобильного передвижения людей и грузов и источник повышенной опасности, но также объект преступного посягательства, а преступления, совершаемые на транспорте, безусловно, обладают явными специфическими особенностями, а именно – транспортной составляющей [16, с. 18; 17, с. 237]. Обеспечение безопасности на объектах транспорта и транспортной инфраструктуры в соответствии с Федеральным законом от 9 февраля 2007 г. № 16 ФЗ «О транспортной безопасности» относится к числу приоритетных задач, решаемых государственными органами. Достижению указанной цели должен отвечать уровень правоохранительной работы, осуществляемой на объектах транспорта.

Анализ отрасли показывает, что современный период функционирования железнодорожного транспорта характеризуется следующим.

Во-первых, как отрасль экономики, она является неотъемлемой частью экономики страны, при этом ей присущи все общие характерные черты, как положительные, так и отрицательные (инвестиционная привлекательность, развитость материально-технической базы, экономическая эффективность, а также наличие экономических правонарушений и преступлений).

Во-вторых, железнодорожный транспортный комплекс – совокупность хозяйствующих субъектов, осуществляющих свою деятельность в условиях специфики транспортной отрасли (оказание услуг по перевозке пассажиров и грузов, социальные услуги, производство, строительство, ремонт, научно-исследовательская деятельность и пр.).

В-третьих, специфика функционирования объектов железнодорожного транспорта оказывает влияние на их экономическую деятельность (организация, управление, планирование перевозок, работа подвижного состава, нормирование оплаты труда, построение тарифов и цен).

Наши исследования показывают, что экономические преступления в транспортном комплексе страны в большей степени совершаются на объектах железнодорожного транспорта. Показатель структуры экономической преступности в зависимости от вида транспорта составляет около 80 % и определяет удельный вес рассматриваемых нами преступлений в общей их совокупности (см. рис. 1).



Рис. 1. Удельный вес экономических преступлений, совершаемых на объектах транспорта (по видам транспорта)

Учитывая приведенные характеристики, следует отметить, что специфичность деятельности объектов железнодорожного транспорта оказывает влияние на все преступления, совершаемые в отрасли, в том числе и экономические.

Совершение в железнодорожной отрасли экономических преступлений объясняется ее значительной финансовой обеспеченностью, специфичностью функционирования, наличием в ее составе, помимо подвижного состава – локомотивов, грузовых и пассажирских вагонов, обеспечивающей инфраструктуры (строительных и ремонтных предприятий, сигнализации и связи, торговли, медицины, спорта, оздоровительных и культурных учреждений), обширного перечня должностных и материально ответственных лиц, обладающих властными и организационно-распорядительными полномочиями.

Экономические преступления в сфере железнодорожного транспорта становятся все более изощренными (интеллектуальными). Значительная их часть совершается должностными и материально ответственными лицами, сотрудниками и работниками предприятий железнодорожного транспорта, наделенными полномочиями по управлению или распоряжению денежными средствами или имуществом, правами на имущество. Юридически значимые действия в этих случаях, как правило, совершаются вопреки целям и направлениям функционирования организации в сфере железнодорожного транспорта, наносят имущественный вред или вред деловой репутации, юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, гражданам (бизнес-партнерам, контрагентам и др.).

Оперативно-следственная практика сталкивается с новыми, оригинальными способами совершения преступлений путем мошенничества, подделки документации, преступных манипуляций в сфере логистики, направленных на завладение грузами и материальными ценностями. Возрастают объемы похищаемых нефти и нефтепродуктов, материалов и сырья, металлов, в том числе цветных, из электровозов, средств сигнализации и связи, энергоснабжения железных дорог, наблюдается рост финансовых махинаций. Организованными преступными группами

используются возможности железнодорожного транспорта при осуществлении незаконного оборота подакцизных товаров, фальсифицированной алкогольной продукции, спирта и др.

На этом фоне интерес к изучению экономических преступлений, совершаемых на объектах железнодорожного транспорта, объективно обусловлен. Осуществляемые в этом направлении исследования позволяют сделать вывод, что отдельного внимания заслуживает проблема формирования теоретических основ раскрытия и расследования экономических преступлений, совершаемых на объектах железнодорожного транспорта (в том числе изучение нарушения законов экономического функционирования; условий служебной деятельности, осуществляемой в связи с функционированием хозяйствующих субъектов). Важным условием осуществления исследований по изучению закономерностей совершения экономических преступлений в указанной сфере является разработка комплекса теоретических рекомендаций по противодействию им и включение их в частную криминалистическую методiku [18, с. 75]. Анализируя экономические преступления на объектах железнодорожного транспорта, следует отметить системность их характера, а также наличие у них как общих, так и специфических закономерностей, формирующих механизм преступного посягательства. Это актуализирует потребность и гносеологическую возможность углубленного изучения проблемной области научного познания.

Экономические преступления на объектах железнодорожного транспорта обладают высокой латентностью, обусловлены стабильным, организованным характером криминальной деятельности. Уголовная статистика по объектам железнодорожного транспорта ЦФО свидетельствует, что каждое третье из совершенных преступлений экономической направленности остается нераскрытым [19].

К системообразующей группе преступлений в сфере экономики, совершаемых на объектах железнодорожного транспорта, относятся предусмотренные следующими статьями УК РФ: ст. 146 «Нарушение авторских и смежных прав», ст. 159 «Мошенничество», ст. 160 «Присвоение или растрата», ст. 165 «Причинение имущественного ущерба путем обмана или злоупотребления доверием», ст. 167 «Умышленное уничтожение или повреждение имущества», ст. 168 «Уничтожение или повреждение имущества по неосторожности», ст. 171 «Незаконное предпринимательство», ст. 186 «Изготовление, хранение, перевозка или сбыт поддельных денег или ценных бумаг», ст. 201 «Злоупотребление полномочиями», ст. 327 «Изготовление, сбыт поддельных акцизных марок или знаков соответствия либо их использование».

Приведенная совокупность преступлений, безусловно, не является исчерпывающей, но в то же время может послужить основой построения частной криминалистической системы методик расследования экономических преступлений, совершаемых в сфере железнодорожного транспорта.

Отдельные вопросы криминалистического обеспечения расследования преступлений в целом на объектах железнодорожного транспорта

рассматривались в работах О.П. Грибунова, А.С. Калайдова, А.Ф. Ланового, Н.Е. Мерецкого, М.А. Меркулова, Н.М. Тарасик, А.Н. Пермякова, Е.С. Титовой, О.В. Цукановой, Е.Е. Шишова, В.И. Щукина и др.

Неотъемлемым условием исследования механизма совершения экономических преступлений в сфере железнодорожного транспорта и выработки комплекса рекомендаций для их расследования является систематизация указанной выше группы деяний в рамках криминалистической классификации. Это позволит выявить общие и специфические закономерности, присущие механизму преступной деятельности, определить типичные способы их совершения, детерминирующие формирование специфической следовой картины в рамках пространственно-временных условий и под влиянием иных характерных факторов. Кроме того данное обобщение позволит дать анализ комплекса криминалистически значимых признаков, присущих типичным субъектам совершения данных деяний, сформировав криминалистический портрет личности типичного преступника [20, с. 152]. Криминалистическая классификация преступлений, относясь к категориальному аппарату криминалистической науки, дает нам наличие теоретико-методологических предпосылок для разработки указанной теоретической конструкции. Конечно, неоднократно осуществлялись попытки формирования классификации преступлений в сфере экономической деятельности. В то же время разработка классификации экономических преступлений, совершаемых на объектах железнодорожного транспорта, еще не проводилась.

Учитывая изложенное, следует отметить, что ключевым аспектом нашего исследования выступает научная конструкция закономерно проявляющихся типовых черт, признаков и явлений, в которых содержатся конкретные данные, необходимые для формирования криминалистического представления о экономических преступлениях, совершаемых на объектах железнодорожного транспорта, а также закономерных процессах отражения в виде следов, закономерностях связей и отношений между структурными элементами преступной деятельности, необходимых для организации раскрытия и расследования этих преступлений.

В связи с изложенным мы в полной мере поддерживаем позицию А.В. Варданяна, А.Ю. Голови-на, О.В. Айвазовой в отношении того, что криминалистическая классификация является необходимым элементом при построении частных криминалистических методик [21, с. 19; 22, с. 36].

Определяя механизм преступления применительно к сфере железнодорожного транспорта, следует отметить, что на его сложную динамическую систему оказывает влияние специфика функционирования объектов железнодорожного транспорта [23, с. 24]. Она характеризуется круглосуточной работой, сосредоточением больших объемов перевозимых грузов, концентрацией материальных ценностей, значительным количеством специальной и специфической бухгалтерской документации, протяженностью сети железных дорог, региональными экономическими особенностями, индивидуальностью техники и технологии производственных процессов. Об

этих и иных особенностях, влияющих на организацию расследования преступлений, совершенных на железнодорожном транспорте, указывают в своих работах О.П. Грибунов, В.И. Щукин, О.В. Цуканова [24, с. 83; 25, с. 126; 26, с. 12].

Предлагаемая криминалистическая классификация экономических преступлений, совершаемых на объектах железнодорожного транспорта с учетом закономерностей механизма криминальной деятельности, содержит классификационные критерии:

- экономические преступления на объектах железнодорожного транспорта посягают на установленный порядок обеспечения сохранности собственности, законность осуществления финансово-хозяйственной деятельности, соблюдение бухгалтерской и налоговой дисциплины, безопасности и технического обслуживания железнодорожной структуры и инфраструктуры;

- экономические преступления на объектах железнодорожного транспорта растянуты во времени, характеризуются как организованные и серийные и, как правило, непосредственно связаны с преступлениями профессиональной, служебной, а иногда и коррупционной направленности;

- отдельные составы могут быть предикатными (предшествующими) легализации и отмыванию денежных средств, например, в сфере инвестиционных проектов или капитального ремонта (строительства);

- основная масса деяний скрываются (маскируются) средствами и методами бухгалтерского учета, финансов, планирования, бюджетирования, отчетности, производственной технологии на объектах железнодорожного транспорта, либо осуществляются с использованием их особенностей.

Конечно, методология учета хозяйственной деятельности уже сама по себе обеспечивает защитный механизм экономики организации от преступных посягательств, о чем в своих исследованиях писали С.П. Голубятников, Е.С. Леханова, В.А. Тимченко, А.Н. Мамкин [27, с. 235]. Он основывается на положениях не только действующего федерального законодательства о бухгалтерском учете, но и на подзаконных нормативно-правовых актах, ведомственных инструкциях.

Расследование экономических преступлений базируется на использовании оперативным работником, следователем, экспертом экономической информации и учетно-отчетной документации бухгалтерского учета в качестве доказательств. Проблемность поисково-исследовательской деятельности экономической информации для целей доказывания экономических преступлений, осуществляемых на объектах железнодорожного транспорта, кроется в индивидуальности и сложности системы первичной документации, документооборота, учета, анализа, контроля применяемой на объектах транспортной инфраструктуры.

Например, в холдинговой структуре ОАО «РЖД» бухгалтерская деятельность большей части экономических субъектов ведется в рамках системы единого Центра корпоративного учета и отчетности «Желдоручет», обладающего функциональными связями четырех иерархических структурных подразделений: ОЦО (общий центр обслуживания) «Центр», ОЦО «Регион», ОЦО «Узел», ОЦО «Структурное подразделение»,

выполняющих конкретные учетные функции и обменивающиеся между собой информацией от первичной до отчетной в рамках единого информационного пространства. По мнению специалистов, недостаточная гибкость каждого участка обмена информацией, растянута в иерархии, пространстве и времени, коммуникационных сетях сказывается на уязвимости системы, не говоря уже о традиционной криминогенности системы первичной учетной документации, посредством которой осуществляется маскировка большей части совершаемых экономических преступлений. Остальные участники отрасли ведут учет своей хозяйственной деятельности децентрализованно, как правило, с использованием программных продуктов на платформе «1С» (1С: Железнодорожные перевозки, отраслевые решения и др.).

В этой связи следует отметить, что построение гипотетической модели функционирования экономической системы железнодорожного транспорта и картины следов, содержащихся в учетной информации, позволит создать комплексное криминалистическое представление о предмете исследования.

На выбор способа совершения преступлений существенное влияние оказывает сфера деятельности, в которой они осуществляются. Так как предметом нашего исследования является железнодорожный транспорт, то специфика функционирования его объектов оказывает существенное влияние на выбор способа совершения преступления. В качестве примера могут служить хищения, совершаемые при осуществлении ремонта, строительства или реконструкции железных дорог. Такие преступные деяния могут осуществляться двумя способами.

В первом случае определяется и формируется резерв изымаемого впоследствии предмета хищения (денежные средства, материальные ценности) в виде излишков материалов; создаются мнимые кредиторские задолженности в рамках исполнения фиктивных подрядных и субподрядных договоров о выполнении работ или оказании услуг; формируются финансовые резервы (например, заработной платы, премирования); завышаются нормы издержек, расходование затрат в прейскурантно-сметной документации, бизнес-планах; увеличиваются фактически выполненные объемы работ, их стоимостная оценка в отчетной бухгалтерской документации; осуществляются приписки фактически не выполнявшихся работ; искусственно усложняются условия и трудоемкость работ (подготовительные – расчистка земли, водоотведение и мелиорация, геодезическая разведка), которые фактически сложно проверить; составляются подложные бухгалтерские документы, на основании которых осуществляется перечисление денежных средств или изъятие из ведения железнодорожной организации материальных ценностей.

В случае приобретения товаров или выполнения работ в рамках государственных контрактов создаются фирмы-однодневки, участвующие и побеждающие в торгах. Совершение таких действий требует организации, профессиональных знаний и привлечения различных соучастников. Такие группы характеризуются устойчивостью и сплоченностью. Руководитель группы, как правило, должностное или материально ответственное лицо, разрабатывает способ подготовки, совершения и сокрытия преступления.

Во втором случае изначально осуществляется изъятие (хищение) материальных ценностей, иногда денежных средств. Впоследствии образовавшаяся в результате хищения недостача вуалируется путем составления подложных документов, создающих в системе учета и отчетности видимость законности финансово-хозяйственной деятельности. Это могут быть документально оформленные приемка-передача, списание, реализация на сторону, износ, порча, бой, лом, естественная убыль, потеря качества и свойств, временное заимствование. В результате факт отсутствия материальных ценностей не может быть установлен по результатам плановых инвентаризаций или документальных ревизий, аудита. Такие случаи устанавливаются, как правило, оперативным путем и впоследствии доказываются путем производства дополнительных исследований, например экспертных.

На механизм совершения преступлений на объектах железнодорожного транспорта оказывает влияние не только специфика функционирования его объектов, но и экономическая деятельность в сфере. Она обусловлена следующим:

1. Специфика функционирования железнодорожного транспорта. Современный железнодорожный транспорт России представляет собой единый хозяйствующий субъект, где совершаются различные экономические процессы: оказание услуг по перевозке пассажиров и грузов, производство, строительство, ремонт, снабжение, торговля и пр. Сложная и разветвленная структура отрасли; функционирование более 20 железнодорожных компаний; значительное количество занятого персонала; большие объемы потребляемых энергии, топлива, материальных ресурсов; существование крупнейшей организации страны – холдинга «РЖД», наличие его значительного числа филиалов, дочерних и зависимых компаний, представительств; множество подрядных и субподрядных организаций; мощные основные производственные фонды; протяженные участки железных дорог; наличие мостов, тоннелей, тупиков, свободный доступ к отдельным материальным запасам, грузам.

2. Отраслевая специфика служебной документации и документооборота. Развитие информационных технологий позволило осуществить электронизацию документооборота и автоматизацию управления им (80 % электронного, 20 % бумажного). В железнодорожной отрасли действуют системы электронного документооборота, защищенной электронной почты, централизованное хранилище данных, различные автоматизированные системы учета и управления. Внутренние типы и формы документов утверждаются Министерством транспорта Российской Федерации, Федеральной службой по надзору в сфере транспорта и Федеральным агентством железнодорожного транспорта.

3. Особенности учета, отчетности, финансово-хозяйственного контроля объясняются зависимостью ведения бухгалтерского учета от нормативной базы, утверждаемой Министерством финансов Российской Федерации, Министерством транспорта Российской Федерации, Федеральным агентством железнодорожного транспорта и ОАО «РЖД», а также индивидуальными характеристиками учетных объектов.

На железнодорожном транспорте имеются особенности и в других областях экономической деятельности:

- в учете расходования материальных, трудовых и финансовых ресурсов;
- при формировании издержек производства по грузовым и пассажирским перевозкам и другим видам деятельности;
- при формировании доходов от перевозок и других видов деятельности;
- при определении уровня рентабельности производства;
- в сохранности имущества, являющегося собственностью хозяйствующего субъекта;
- в обеспечении организаций и их структурных подразделений денежными средствами для погашения ими обязательств перед кредиторами;
- в соблюдении кассовой, расчетной и финансовой дисциплины;
- в осуществлении всех видов платежей в установленные сроки;
- в процессах взыскания дебиторской и погашения кредиторской задолженности;
- в исключении иммобилизации средств и замедлении их оборачиваемости;
- в правовой обоснованности хозяйственных операций, соответствии их действующему законодательству;
- в обеспечении достоверности учетной информации.

С учетом современного развития экономики вопросы организации раскрытия и расследования экономических преступлений на объектах железнодорожного транспорта требуют совершенствования, обобщения. Кроме того, на основе анализа полученных результатов и осмысления требуется выработка теоретических основ организации расследования преступлений, совершаемых на железнодорожном транспорте.

#### БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЕ ССЫЛКИ

1. Лавров В.П. Частные криминалистические теории: современное состояние и тенденции развития // Известия ТулГУ: Экономические и юридические науки. Тула, 2016. 974 с.
2. Аверьянова Т.В., Белкин Р.С., Корухов Ю.Г, Россинская Е.Р. Криминалистика: учебник для вузов / под ред. Р.С. Белкина. М., 2006.
3. Криминалистика: учебник / под ред. В.А. Образцова. М., 2002.
4. Клочков В.В., Образцов В.А. Преступление как объект криминалистического познания // Вопросы борьбы с преступностью. М., 1985. Вып. 42. С. 44–54.
5. Густов Г.А. К разработке криминалистической теории преступления // Правоведение. 1983. № 3. С. 88–92.
6. Коновалов С.И., Маркова-Мурашова С.А. Преступная деятельность как объект криминалистического познания // Известия Тульского государственного университета. Экономические и юридические науки. 2016. С. 60–70.
7. Волынский А.Ф. Преступления в сфере экономики: организация и методика расследования // Юридическая наука и практика: Вестник Нижегородской академии МВД России. 2016. № 2 (34). С. 105–106.

8. Яблоков Н.П. Криминалистическая методика расследования: история, современное состояние, проблемы: монография. М., 2016. 192 с.
9. Можаяева И.П. К вопросу о методологических основах криминалистического учения об организации расследования преступлений // Общество и право. 2014. № 3 (49). С. 197–201.
10. Ефремова Е.А. Организация расследования преступлений экономической направленности: монография / под ред. А.В. Шмониной. М., 2014. 189 с.
11. Шмонин А.В. Общие положения методики расследования преступлений, совершаемых с использованием банковских технологий: дис. ... д-ра юрид. наук. Ростов н/Д., 2016. 468 с.
12. Александров И.В. Проблемные аспекты формирования методики расследования современных преступлений, совершаемых в сфере экономики // Вестник Московского университета. Сер.11: Право. 2014. № 4. С. 34–42.
13. Харламова Ю.А. Железнодорожный комплекс как фактор политической устойчивости Российского государства // Проблемный анализ и государственно-управленческое проектирование. 2010. Вып. 3. С. 33–44.
14. Распоряжение Правительства РФ от 17.06.2008 № 877-Р «О Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года». URL: <http://www.consultant.ru>. (Дата обращения: 1.02.2018).
15. Грибунов О.П. Теоретические основы и прикладные аспекты раскрытия, расследования и предупреждения преступлений против собственности, совершаемых на транспорте: автореф. дис. ... д-ра юрид. наук. Ростов н/Д., 2016. 54 с.
16. Грибунов О.П. Преступления против собственности, совершаемые на транспорте, как объект криминалистического исследования // Известия Тульского государственного университета. Экономические и юридические науки. 2016. С. 235–241.
17. Варданян А.В., Айвазова О.В. Должностные преступления в сфере экономики как объект криминалистического научного анализа // Труды академии управления МВД России. 2017. № 1 (41). С. 72–76.
18. Состояние преступности в Российской Федерации: статистика МВД России 2015–2017 гг. URL: <http://www.mvd.inform.ru>. (Дата обращения: 1.02.2018)
19. Плясов К.А. Преступления в сфере внешнеэкономической деятельности как объект криминалистического научного анализа: современное состояние и потребность в систематизации // Известия Тульского государственного университета. Экономические и юридические науки. 2017. С. 151–156.
20. Варданян А.В., Айвазова О.В. Принципы формирования частных криминалистических методик: современное состояние и пути совершенствования // Там же. 2016. № 1-2. С. 17–23.
21. Головин А.Ю. Базовые криминалистические классификации преступлений // Там же. 2013. Вып. 2. Ч. 2. С. 31–40.
22. Криминалистика. Т. 1: История, общая и частные теории: учебник / под ред. Р.С. Белкина, В.Г. Коломацкого, В.П. Лаврова. М.: Академия МВД РФ, 1995. 280 с.
23. Щукин В.И. Особенности организации раскрытия и расследования преступлений, совершаемых на железнодорожном транспорте // Белгородские криминалистические чтения: сб. науч. тр. Вып. 3. С. 81–85.
24. Грибунов О.П., Малыгина 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.
25. Цуканова О.В. Алгоритмизация деятельности следователя на первоначальном этапе расследования преступлений в сфере незаконного оборота наркотиков, совершенных на объектах железнодорожного транспорта / Е.П. Ищенко, О.В. Цуканова // Наркоконтроль. 2015. № 4. С. 10–15.

26. Леханова Е.С. Некоторые проблемы применения судебно-бухгалтерских знаний в уголовном процессе // Пробелы в российском законодательстве. Юридический журнал. 2009. № 4. С. 234–237.