

УДК 343.711

*А. Б. Свистильников*

*профессор кафедры оперативно-розыскной деятельности*

*Белгородского юридического института*

*МВД России имени И. Д. Путилина,*

*кандидат юридических наук, доцент*

## **ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ КРАЖ ЛОМА МЕТАЛЛА ПРИ ЕГО ПЕРЕВОЗКЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ**

Россия обладает значительным количеством электрифицированных железных дорог. В этой связи многие хозяйствующие субъекты для перевозки лома черного металла используют железнодорожный транспорт.

Анализируя состояние преступности в стране, приходится констатировать, что данный вид транспорта активно используют и маргинальные слои населения для совершения различных видов преступлений. Озабоченность вызывают кражи грузов на транспорте, которых в 2021 г. совершено 1552. Из них 1107 преступлений раскрыты, а 496 остались нераскрытыми. Усилиями сотрудников транспортной полиции в 2021 году выявлено и привлечено к уголовной ответственности 1149 лиц [1, с. 52].

Среди предметов преступного посягательства зачастую выступает лом металла. Анализ уголовных дел о кражах лома металла при его транспортировке железнодорожным транспортом, а также оперативно-служебных материалов органов внутренних дел (далее — ОВД) и научных публикаций отдельных исследователей [2, с. 89–92; 3, с. 23–25] позволил нам выявить основные причины и условия, влияющие на совершение данных преступлений.

Основными причинами совершения краж лома металла при его транспортировке по железной дороге являются:

- экономические причины: низкая заработная плата, отсутствие рабочих мест для трудоустройства мужчин по их специальностям в отдельных населенных пунктах по пути следования вагонов;
- нежелание (со стороны отдельных граждан) переучиваться либо вообще трудиться и зарабатывать средства для жизни законным способом;
- негативное влияние криминальной среды, пропагандирующей криминальную субкультуру и возможность безбедного существования на средства, добытые преступным путем.

Основными условиями, влияющими на совершение краж лома металла, являются:

- отсутствие охраны груза в пути его следования, а также во время стоянки вагонов на отдельных станциях;
- отказ от установки защитной металлической сетки, закрывающей сверху транспортируемый в открытом полувагоне груз;
- неправильная укладка лома металла в полувагоне (зачастую сверху лежат крупногабаритные фрагменты лома весом 50–100 кг. Такие фрагменты более привлекательны для хищения);
- нежелание хозяйствующих субъектов приобретать оборудование для прессовки металла в более крупные (неподъемные без использования кранового оборудования) фракции;
- наличие удобных подъездов к железнодорожному пути, а также лесополос либо лесного массива, позволяющих скрывать тайники из сброшенного с проходящих вагонов металла;
- значительные искривления железнодорожного пути (на отдельных участках дороги, например, на подъездах к станции «Роговое»), из-за чего грузовые поезда вынужденно снижают скорость до 15–20 км/ч. Это позволяет преступникам проникать в движущийся состав и разъединять воздушную тормозную магистраль. Данные действия влекут принудительную остановку поезда, а преступники в это время сбрасывают с вагона лом металла;
- наличие у преступников информации о номенклатуре и времени перевозимых грузов [4, с. 115].

Исследовав основные детерминанты, способствующие совершению краж лома черного металла, перевозимого железнодорожным транспортом, отметим, что для предупреждения данных видов преступлений необходимо решить следующие вопросы:

- осуществлять укладку мелкофракционного лома в верхней части полувагона либо осуществлять прессование мелкогабаритного груза в крупногабаритные фракции весом более одной тонны;
- обеспечить использование защитной металлической сетки поверх перевозимого лома металла с закреплением ее на груз электросваркой;
- обратиться к хозяйствующим субъектам с ходатайством об установке на железнодорожных станциях оборудования, позволяющего осуществлять в круглосуточном режиме фото- или видеофиксацию (в трех проекциях) проходящих вагонов, а на отдельных станциях, где ведутся погрузочно-разгрузочные работы, — рельсовых весов для взвешивания вагонов;

– совместно с ОАО «РЖД» и иными заинтересованными хозяйствующими субъектами рассмотреть вопрос об ограждении по периметру территории железнодорожных станций;

– с целью исключения возможности информирования преступников о номенклатуре и времени перевозимых грузов силами оперативных подразделений транспортной и территориальной полиции обеспечить оперативным прикрытием объекты транспортной инфраструктуры и прилегающие к ним населенные пункты.

Представляется, что изложенные в статье рекомендации будут востребованы в правоохранительной деятельности оперативных подразделений транспортной и территориальной полиции и позволят снизить уровень и динамику рассматриваемых преступлений.

#### Список основных источников

1. Состояние преступности в России за январь – декабрь 2021 года // ГИАЦ МВД России. — М., 2021. — 66 с. [Вернуться к статье](#)
2. Михуля, И. В. Предмет современной железнодорожной кражи / И. В. Михуля // Закон и право. — 2009. — № 4. — С. 89–92. [Вернуться к статье](#)
3. Сапожников, Г. А. Предупреждение краж черных и цветных металлов органами внутренних дел / Г. А. Сапожников // Рос. следователь. — 2007. — № 22. — С. 23–25. [Вернуться к статье](#)
4. Свистильников, А. Б. Первоначальный этап раскрытия краж грузов как алгоритм деятельности транспортной полиции по обеспечению сохранности и безопасности грузов, перевозимых железнодорожным транспортом / А. Б. Свистильников, Н. В. Дьяков // Вестн. Науч. центра безопасности жизнедеятельности. — 2018. — № 2 (36). — С. 113–117. [Вернуться к статье](#)