

УДК 343.988:343.71
ББК 67.515

С.А. Аверинская,
кандидат юридических наук

ВИКТИМОЛОГИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ПОТЕРПЕВШЕГО ОТ КРАЖ, СОВЕРШАЕМЫХ НА ПАССАЖИРСКОМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

В статье рассматриваются типичные виды поведения потерпевших от краж, совершаемых на пассажирском железнодорожном транспорте; их социальные, нравственные, психологические, половозрастные характеристики, а также виктимогенные факторы, детерминирующие совершение краж на пассажирском железнодорожном транспорте.

Ключевые слова: виктимность; виктимологическая характеристика; потерпевший от краж; пассажирский железнодорожный транспорт.

S.A. Averinskaya,
Ph.D. in Law

VICTIMOLOGICAL CHARACTERISTICS OF THEFT VICTIMS ON RAILWAY PASSENGER TRANSPORT

The paper describes the typical behavior of theft victims on railway passenger transport as well as their different social, moral, psychological, age, gender, characteristics and victimogenic factors that determine theft on railway passenger transport.

Key words: victimity; victimological characteristics; victim of theft; railway passenger transport.

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

Кражи являются самым распространенным преступлением не только в корыстной преступности, но и в общей структуре преступлений. Их удельный вес в корыстной преступности в 1991 г. составил 86,7 %, во второй половине 1990-х гг. – 82 %, в 2007 г. в общей структуре преступности кражи составили 53,2 %, в 2008 г. этот показатель несколько уменьшился на – 3,2 %.

Необходимо отметить, что происходит рост краж, регистрируемых не только территориальными ОВД, но и подразделениями транспортной милиции при совершении краж на пассажирском железнодорожном транспорте.

Динамика краж, совершаемых на железнодорожном транспорте с начала XXI в., свидетельствует, что абсолютный показатель зарегистрированных случаев краж на объектах пассажирского железнодорожного комплекса России к 2006 г. по сравнению с 2000 г. снизился в 1,5 раза. В 2000 г. было зарегистрировано 29 317 краж имущества у пассажиров железнодорожного транспорта, в 2001 г. – 23 741 (-19 %), в 2002 г. – 13 597 (-42,7 % относительно 2001 г.). Однако при снижении регистрируемых краж имущества пассажиров на объектах железнодорожного комплекса России в 2002 г. по отношению к 2000 г. происходит рост рассматриваемого вида преступления в период с 2003 по 2006 г. включительно (+ 34,1 %). На территории обслуживания Восточно-Сибирской железной дороги количество регистрируемых фактов краж, совершаемых на пассажирском железнодорожном транспорте, в 2006 г. по отношению к 2000 г.

* Сайт Президент России. URL: <http://www.kremlin.ru/text/appears/2008/02/159528.shtml>

увеличилось в 3,5 раза. Удельный вес краж в общей структуре преступности в 2000 г. составил 1,6 %, а в 2006 г. – 4,5 %.

Таким образом, на территории Восточно-Сибирской железной дороги совершение

краж на пассажирском железнодорожном транспорте имеет достаточно высокие показатели, а их удельный вес в общей структуре преступности ежегодно увеличивается (табл. 1).

Таблица 1

Состояние общей преступности и краж имущества пассажиров на железнодорожном транспорте в Российской Федерации, а также на территории обслуживания Восточно-Сибирской железной дороги

Показатель	Год							
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Железнодорожный транспорт Российской Федерации								
Всего зарегистрировано преступлений	83516	79899	65498	66594	69087	74577	72825	83898
Прирост к предшествующему году, %	-	-4,3	-18	+1,6	+3,7	+7,9	-2,3	+15,2
Количество краж, совершенных на объектах ж.-д. транспорта	29317	23741	13597	14485	15981	18903	19428	22175
Прирост к предшествующему году, %	-	-19,0	-42,7	+6,5	+10,3	+18,2	+2,7	+14,1
Удельный вес в общем объеме преступности, %	35,1	29,7	20,7	21,7	23,1	25,3	26,7	26,4
Восточно-Сибирская железная дорога								
Всего зарегистрировано преступлений	2305	2415	2188	2269	2406	2760	2955	3095
Прирост к предшествующему году, %	-	+4,7	-9,3	+3,7	+6,0	+14,7	+7,0	+4,7
Кражи чужого имущества граждан, совершенные на территории обслуживания	88	117	46	54	63	159	236	282
Прирост к предшествующему году, %	-	+32,9	-60,6	+17,3	+16,6	+152,3	+48,4	19,5
Удельный вес в общем объеме преступности, %	3,8	4,8	2,1	2,3	2,6	5,7	7,9	9,1
Кражи чужого имущества граждан, совершенные непосредственно в поездах дальнего следования и электропоездах	38	60	43	52	59	86	133	174
Прирост к предшествующему году, %	-	+57,8	-28,3	+20,9	+13,4	+45,7	+54,6	+30,8
Удельный вес в общем объеме преступности, %	1,6	2,4	1,9	2,2	2,4	3,1	4,5	5,6

Виктимность потерпевших, а также их поведение имеют вполне определенное значение для профилактической работы правоохранительных органов. Пол, возраст, профессия, специальность, должностное и семейное положение потерпевших и другие их демографические и ролевые характеристики нередко играют существенную роль в механизме преступления.

В настоящее время большинство криминологических исследований и публикаций посвящены выявлению причин и условий преступности, а также разработке мер общего и специального предупреждения пре-

ступлений. Активно изучается личность совершивших преступления, а вот изучению потерпевшего не уделяется должного внимания. Криминология проявляет интерес к потерпевшему от преступления в основном лишь как к элементу криминологической ситуации. Изучение поведения потерпевшего в рамках самостоятельного направления позволило бы синтезировать разноплановые и разрозненные данные о потерпевшем в единое целое, чтобы глубже понять его влияние на механизм преступного поведения и условия, его детерминирующие.

Анализ полученных в ходе исследования

данных* о потерпевших от краж личного имущества граждан, совершенных непосредственно в поездах дальнего следования и электропоездах пригородного направления по Восточно-Сибирской железной дороге, свидетельствует, что взрослые женщины, как и несовершеннолетние женского пола, становятся жертвами краж меньше, чем мужчины. В большей степени это связано с особенностями образа жизни и трудовой деятельности: женщины по сравнению с мужчинами реже выезжают в деловые командировки, мужчины

чаще в пути следования употребляют спиртные напитки. Кроме того, в процессе исследования были выявлены случаи употребления пассажирами мужчинами наркотических средств, азартные игры, производство незаконных денежных сделок, в результате чего впоследствии эти пассажиры становились жертвами имущественных преступлений.

Наиболее уязвимыми для краж личного имущества являются наемные рабочие, предприниматели, служащие государственных и коммерческих предприятий (см. табл. 2, рис. 1).

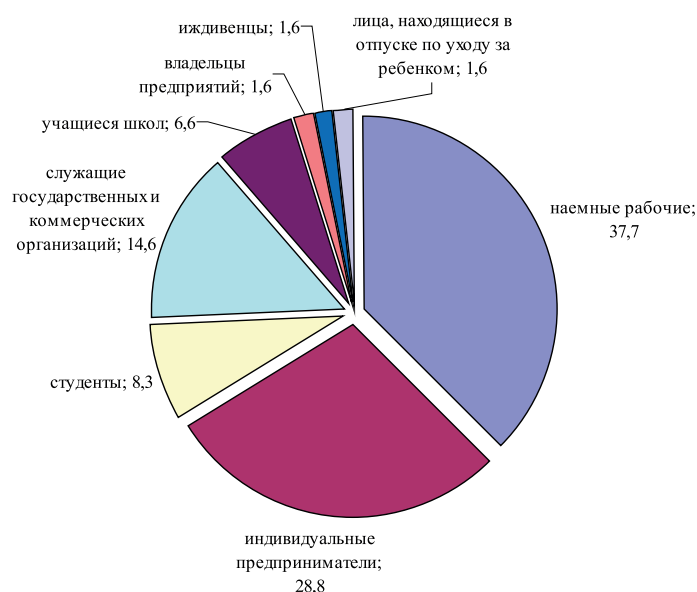


Рис. 1. Виктимизация отдельных категорий граждан при совершении краж имущества граждан в пути следования в вокзалах на территории ВСЖД, %

Таблица 2

Динамика потерпевших от преступлений, совершенных на территории обслуживания транспортной милиции

Показатель	Год					
	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Железнодорожный транспорт Российской Федерации						
Число потерпевших	13600	14487	15981	18905	19428	22178
Потерпевшие от краж (в целом)	7243	8394	9642	11045	13659	15736
Число потерпевших от краж на вокзалах, перронах, привокзальных площадях.	5473	6087	7285	8174	10042	11796
Потерпевшие от краж в поездах и электропоездах	3970	5013	5947	6270	8314	9055
Восточно-Сибирская железная дорога (ВСЖД)						
Число потерпевших по ВСЖД	372	338	260	396	470	541
Потерпевшие от краж (в целом)	116	105	105	162	242	290
Число потерпевших от краж на вокзалах, перронах, привокзальных площадях	47	55	63	159	236	285
Потерпевшие от краж в поездах и электропоездах	43	54	60	86	135	174

* Было изучено 1276 уголовных дел, возбужденных подразделениями ВС УВДТ по ст. 158 УК РФ.

Изучение социальных, демографических, ролевых характеристик жертв преступлений недостаточно, для того чтобы составить объективную картину совершения краж у пассажиров в пути следования железнодорожным транспортом. Необходимо изучить поведение жертв с целью устранения причин и условий, способствующих совершению поездных краж, а также для проведения результативной общесоциальной и специальной криминологической и виктимологической профилактики рассматриваемого вида преступного деяния.

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

В поездах дальнего следования и пригородных электропоездах по Восточно-Сибирской железной дороге в последние годы стало увеличиваться количество несовершеннолетних потерпевших, обучающихся в средних учебных заведениях. Например, в 2000 г. таких жертв было 4 человека, в 2001 г. – 0, в 2002 г. – 1, в 2003 г. – 2, в 2004 г. – 5, в 2005 – 7, в 2006 г. – 14.

Это обусловлено тем, что на территории, где проходит Восточно-Сибирская железная дорога, очень много остановочных пунктов и малонаселенных деревень, в которых отсутствуют средние образовательные школы. В связи с этим несовершеннолетних вывозят в города для обучения, где они неделю проживают в школе-интернате, а на выходные возвращаются домой. В пути следования на 30 учащихся выделяется один педагог, сопровождающий группу. Один педагог не в состоянии одновременно проследить за таким количеством учащихся, именно в этот момент дети и становятся наиболее виктимными.

Кроме того, некоторые родители направляют своих детей, учеников 8–11 классов, на обучение в специализированные лицеи г. Иркутска для получения более качественного образования. Последних в пути следования к месту обучения и во время следования на каникулы или на выходные дни никто не сопровождает, а они, как правило, имеют при себе деньги, одежду и прочие личные вещи.

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

Прослеживается рост краж личного имущества у студентов средних технических и высших учебных заведений. Так, если в 2002 г. таких краж не было зарегистрировано, то в 2005 г. в регистрацию попало 10 преступлений. Анализ полученных данных свидетельствует, что доминирующее число потерпевших этой категории – студенты первого и второго курсов.

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

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

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

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

стран ближнего зарубежья (Узбекистан, Таджикистан, Армения, Грузия и др.) в Российскую Федерацию на заработки. При этом в Россию направляются в основном представители самых необеспеченных слоев населения вышеуказанных стран. Их социальное и финансовое положение не позволяет им пользоваться воздушным транспортом, именно поэтому они передвигаются по железной дороге.

Мигранты по истечении определенного периода времени возвращаются обратно на постоянное место жительства или временно для проведения отпуска, свидания с родными. При следовании в обоих направлениях они имеют денежные средства: при следовании в Россию «на первое время, пока не нашли работу», и при возвращении на родину – заработанные деньги. Именно в это время данная категория лиц наиболее виктимна.

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

Служащие государственных и коммерческих предприятий составляют 14,6 % потерпевших. В ряде случаев кражи в пути следования в поездах у этой категории жертв случаются по тем же причинам, что и у ин-

дивидуальных предпринимателей. Однако, как было установлено, служащие реже выезжают в деловые поездки и большая часть краж личного имущества у этой категории пассажиров происходит в летний период с мая по сентябрь, т. е. когда люди следуют до мест проведения отпуска.

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

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

Среди первой рассматриваемой категории потерпевших, т. е. среди наемных рабочих, большинство имели только среднее образование, почти треть из них (31,2 %) не имели даже полного среднего образования. Часто именно по этой причине им приходилось покидать пределы своей страны и выезжать в Россию на заработки.

Вторая категория потерпевших – индивидуальные предприниматели с постоянным источником дохода в основном имели высшее образование, 28,7 % имели два высших образования и только 17,4 % жертв – среднее специальное образование.

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

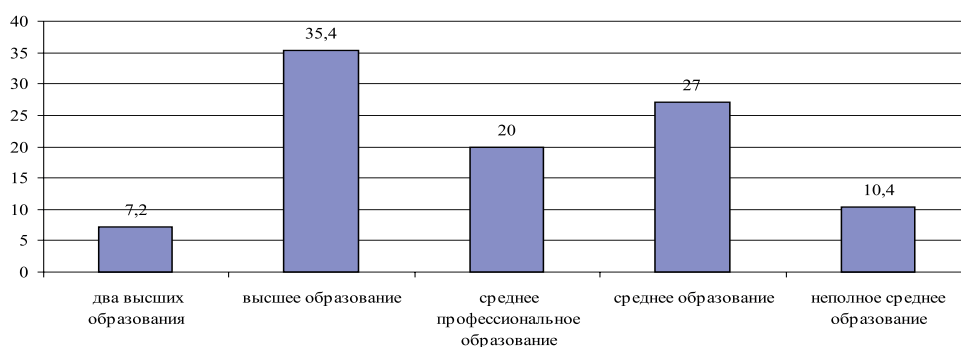


Рис. 2. Образовательный уровень потерпевших по делам о кражах личного имущества в пути следования в поездах ВСЖД

Потерпевшими от краж на железнодорожном транспорте в основном являются граждане Российской Федерации. Однако в последнее время участились случаи виктимизации иностранцев из дальнего зарубежья. Так, в 2000 г. было зарегистрировано одно преступление в отношении гражданина США, в 2001 г. – в отношении граждан Чехии и Монголии, в 2002 г. – гражданина Финляндии, в 2003 и 2005 г. было зарегистрировано по одному преступлению в отношении граждан Китая, в 2004 г. – в отношении гражданина Южно-Африканской Республики.

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

Из вышесказанного следует, что нередко поведение потерпевшего, а также некоторые виды ролевой и личной виктимности в конкретной криминогенной ситуации выступают в качестве необходимых или достаточных условий (или сопутствующих, в зависимости от криминологической ситуации) общепersonally опасного поведения преступника.

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

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

Подводя итоги, следует отметить, что кражи были и до сих пор остаются одним из самых распространенных преступлений против собственности. Существующие в настоящее время способы борьбы с имущественными преступлениями, в частности кражами, необходимо дополнять специальными профилактическими мероприятиями виктимологического характера. Предотвращение проявления лицом виктимного поведения в механизме совершения краж в пассажирских железнодорожных поездах, а также профилактика рецидива его виктимизации должны быть приоритетными направлениями деятельности всех правоохранительных органов. Определенные в результате исследования параметры типичного потерпевшего при совершении краж на пассажирском железнодорожном транспорте должны послужить основой для разработки виктимологической профилактики подразделениями транспортной милиции, что, несомненно, приведет к снижению краж и понижению уровня преступности в целом.