

**ОТЗЫВ**  
**официального оппонента**  
**на диссертацию Ивушкиной Ольги Викторовны**  
**«Кражи грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта:**  
**характеристика и предупреждение (региональный аспект)»,**  
**представленной на соискание ученой степени**  
**кандидата юридических наук по специальности**  
**12.00.08 - уголовное право и криминология;**  
**уголовно-исполнительное право**  
**в объединенный диссертационный совет Д 999.126.03, созданный на базе**  
**ФГАОУ ВО «Сибирский федеральный университет»,**  
**ФГАОУ ВО «Новосибирский национальный исследовательский**  
**государственный университет», ФГАОУ ВО**  
**«Дальневосточный федеральный университет»**

Актуальность темы определяется, во-первых, уникальностью Транссибирской железнодорожной магистрали, экономическое значение которой постоянно возрастает. Распоряжением Правительства РФ от 30.09.2018 № 2101-р «Об утверждении комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года» предусмотрено увеличение пропускной способности Транссибирской магистрали в 1,5 раза.

Во-вторых, актуальность диссертационного исследования обусловлена распространенностью краж грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта в регионах Дальнего Востока и Сибири. Учитывая тенденции обнищания и безработицы населения, криминальная напряженность на железнодорожном транспорте будет возрастать.

В-третьих, Концепция транспортной стратегии РФ на период до 2030 г., выдвигает императив решения задачи снижения совокупных транспортных издержек, что невозможно сделать без эффективной борьбы с хищениями на транспорте.

В-четвертых, на актуальность темы диссертации указывает недостаточная изученность поставленной проблемы: комплексных криминологических исследований по вопросам предупреждения хищений на объектах железнодорожного транспорта, в том числе виктимологического характера, в рамках изучения Транссиба ранее не проводилось.

**Степень обоснованности научных положений, выводов и рекомендаций, сформулированных в диссертации** следует определить как высокую. Проведенным исследованием установлено:

- повышенного оперативно-профилактического внимания требуют такие грузовые объекты, как места пребывания подвижного состава (сортировочные, отправочные, отстойные и иные парки и пути, выставочные и погрузочно-разгрузочные пути);

- подавляющее большинство расхитителей являются работниками железнодорожного транспорта, и лица, проживающие вблизи железнодорожной магистрали;

- в профессиональном отношении выделяются такие криминогенные группы, как слесари ПТО, составители поездов, осмотрщики вагонов; работники дистанций погрузочно-разгрузочных работ, а также ответственные за груз и иные лица, организующие его переработку, в частности приемосдатчики. Оперативно-криминологический интерес представляют проводники грузовых вагонов (например, механики рефрижераторных вагонов), которые, как установлено исследованием, находясь вблизи грузовых объектов транспорта, совершают кражи грузов и скрывают похищенное в служебных помещениях или среди сопровождаемых грузов;

- объектами, наиболее подверженными преступным посягательствам, являются вагоны, платформы, контейнеры, цистерны;

- предметами преступных посягательств в первую очередь являются бытовая техника, нефтепродукты, автомобильные и иные запчасти, продукты питания, спиртные напитки;

- предупреждение краж грузов из подвижного состава на железнодорожном транспорте должно реализовываться согласно определенным критериям.

Полученные результаты являются убедительными и указывают на глубоко знание темы диссертантом.

Представленные в теоретической и практической части положения диссертации отражают необходимую **достоверность результатов проведенного исследования**. Достоверность обеспечивается, во-первых, широким диапазоном используемых методов: диалектическим, историко-правовым, логико-юридическим, сравнительно-правовым, статистическим, социологическим. Во-вторых, гарантией достоверности выступает представительная правовая основа диссертации: Конституция РФ, международные конвенции, современное российское и зарубежное уголовное законодательство, гражданское законодательство, посвященное регулированию деятельности железнодорожного транспорта, административно-правовые нормы. В-третьих, достоверность исследования определяется его эмпирической базой, которая включает: статистические данные Главного информационно-аналитического центра МВД России, Восточно-Сибирского линейного управления МВД России на транспорте, Забайкальского линейного управления МВД России на транспорте, Управления на транспорте МВД России по Дальневосточному федеральному округу за период 2009–2017 гг.; результаты анкетирования 125 сотрудников ОВД на транспорте Восточно-Сибирского линейного управления МВД России на транспорте, Читинского линейного отделения МВД России на транспорте, Хабаровского линейного управления МВД России на транспорте (следователей, дознавателей, оперативных сотрудников по борьбе с преступными посягательствами на грузы); материалы опроса 130 потерпевших от краж грузов из подвижного состава; итоги изучения 500 уголовных дел и 400 приговоров о кражах грузов из подвижного состава, рассмотренных

судами Иркутской области, Забайкальского края, Дальневосточного федерального округа; данные интервьюирования 20 представителей клиентских организаций и предприятий железнодорожного транспорта, осуществляющих грузовые перевозки, а также 15 сотрудников специализированного военизированной охраны.

**Конкретное личное участие автор в получении результатов диссертации** заключается в том, что диссертант самостоятельно формулирует и решает в работе комплекс исследовательских задач: разработать исследовательский глоссарий по кражам грузов, совершаемым из подвижного состава железнодорожного транспорта, включая виктимологические понятия; проанализировать динамику состояния и структуры краж грузов на исследуемых участках дороги; представить криминологическую характеристику лиц, совершающих данные преступления; выявить факторы, детерминирующие совершение краж грузов, в том числе виктимологического характера; на основе полученных результатов разработать комплекс мер по противодействию кражам грузов из подвижного состава.

**Новизна полученных результатов исследования** состоит в том, что автором предпринята попытка определить интенсивность совершения краж на различных участках Транссиба, установить особенности личности железнодорожного вора, выделить его типы, а также проанализировать виктимологические аспекты совершения краж грузов. С учетом факторов, детерминирующих совершение преступлений рассматриваемого вида, предложены и обоснованы меры предупреждения краж грузов на объектах железнодорожного транспорта.

Автором научно обоснован ряд оригинальных положений:

1. Транспортная безопасность на железной дороге заметно снижается в условиях некомпетентного реформирования ОАО «Российские железные дороги», несовершенства нормативно-правовой базы, регулирующей деятельность подразделений Управления внутренних дел на транспорте и Министерства транспорта РФ.

2. Кризисные явления в экономике, затронувшие систему железных дорог, решаются без анализа криминологической обстановки путем массового сокращения действующих работников предприятий железнодорожного комплекса, а также применения сокращенного рабочего дня и отпусков без сохранения заработной платы, что имеет заметные криминогенные последствия.

3. Исследуемая группа преступлений имеет выраженный виктимологический аспект, связанный с виктимностью и виктимизацией.

**Научная значимость** результатов исследования определяется тем, что диссертантом решен ряд проблем теоретического и практического плана. В частности, выявлены закономерности взаимодействия факторов экономического, правового и организационного характера в детерминации краж грузов из подвижного состава на железнодорожном транспорте; установлены возможности оптимизации комплекса мер предупреждения преступлений в условиях динамичной системы перевозки грузов.

**Теоретическая и практическая значимость работы** состоит в комплексной научной разработке криминологических вопросов транспортной безопасности.

Изложенные в диссертации теоретические положения, выводы и рекомендации могут быть использованы:

- в научно-исследовательской работе: а) для дальнейшей разработки проблем криминологической безопасности на транспорте; б) в подготовке научно-практических рекомендаций по указанной проблематике;

- в законотворческой деятельности – при подготовке изменений и дополнений правовых норм;

- в практической деятельности сотрудников правоохранительных органов;

- в учебном процессе юридических вузов при преподавании курсов «Криминология» «Противодействие экономической преступности» а также в системе повышения квалификации работников правоохранительных органов, осуществляющих противодействие преступности на транспорте.

**Материалы исследования получили убедительную апробацию и внедрены в практическую деятельность** Забайкальского линейного управления МВД России на транспорте, Восточно-Сибирского ЛУ МВД России на транспорте, в учебный процесс Восточно-Сибирского института МВД России, ЮИ Иркутского государственного университета, Северо-Кавказского института (филиала) Краснодарского университета МВД России.

Диссертация состоит из введения, трех глав, включающих в себя десять параграфов, заключения, библиографического списка и приложений.

**Во введении** обосновываются выбор темы диссертации, ее актуальность и научная новизна, указываются цели, задачи, объект и предмет исследования, дается характеристика его методологии и теоретических основ, определяется эмпирическая база работы, ее научная достоверность, теоретическая и практическая значимость, формулируются основные положения, выносимые на защиту, приводятся сведения об апробации результатов исследования.

**Глава первая** «Теоретические основы исследования краж грузов из подвижного состава, совершаемых на объектах железнодорожного транспорта» состоит из четырех параграфов.

В первом параграфе «*Грузовой железнодорожный транспорт как объект криминологического исследования: постановка проблемы*» исследованы понятие, объект и специфика железнодорожного транспорта России. Обоснован выбор объекта исследования, на котором совершаются кражи грузов из подвижного состава, – три граничащие между собой железные дороги (Восточно-Сибирская, Забайкальская, Дальневосточная), входящие в состав крупнейшей в России Транссибирской магистрали. Отмечена очень высокая интенсивность перевозок и огромная длина пути (13 тыс. км).

Во втором параграфе «*Кражи грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта: понятийная характеристика*» дается определение

кражи грузов, дано толкование понятий «помещение», «хранилище», «иное хранилище».

В третьем параграфе «*Виктимологические понятия, используемые при изучении краж грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта*» предпринята попытка на теоретическом уровне сформулировать и проанализировать виктимологические понятия исследуемого вида преступления.

В четвертом параграфе «*Теория предупреждения как основа разработки мер предупреждения краж грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта*» автор определяет систему предупредительных мер в рамках данного исследования, подразделяя их на общесоциальные, специальные и виктимологические.

**Вторая глава** «Криминологическая характеристика краж грузов из подвижного состава, совершаемых на объектах железнодорожного транспорта» включает четыре параграфа.

В первом параграфе «*Динамика состояния и структуры краж грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта*» приведены результаты исследования динамики состояния краж на рассматриваемом участке Транссиба. В частности, исследованием установлено, что значительная часть краж грузов из подвижного состава остается нераскрытой, при этом с каждым годом их доля стабильно увеличивается.

Второй параграф «*Криминологическая характеристика лиц, совершающих кражи грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта*» посвящен анализу характеристик личности преступника. Отмечено обладание специфическими навыками и знаниями алгоритма работы и технической части подвижного состава инфраструктуры железной дороги.

В третьем параграфе «*Факторы, детерминирующие совершение краж грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта*» рассматриваются четыре группы факторов, которые детерминируют совершение преступлений исследуемого вида: социально-экономического, правового, организационно-управленческого и технического характера.

В четвертом параграфе «*Виктимологические аспекты совершения краж грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта*» автором предпринята попытка выявить особенности виктимизации потерпевших рассматриваемых преступлений.

**Третья глава** «Предупреждение краж грузов из подвижного состава, совершаемых на объектах железнодорожного транспорта», состоит из двух параграфов.

В первом параграфе «*Общесоциальные меры предупреждения краж грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта*» характеризуются осуществления ряда мероприятий общепрофилактической направленности:

– обеспечение оптимальных условий труда работникам железнодорожных предприятий и организаций, заключающееся в создании и сохранении

рабочих мест, ликвидации режима сокращенного рабочего дня и административного отпуска без сохранения заработной платы;

– ориентирование государственных и муниципальных органов на модернизацию подвижного состава железнодорожного транспорта;

– повышение уровня правосознания среди участников перевозочного процесса;

– формирование и развитие знаний, умений, компетенций, моральных качеств у молодежи, обучающейся в специализированных учебных заведениях, а также в коллективах железнодорожных предприятий и организаций.

Второй параграф *«Специально-криминологические меры предупреждения краж грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта»* посвящен специальной системе предупредительных мер, адресованных субъектам профилактической деятельности.

*Заключение* диссертации концентрирует основные выводы проведенного соискателем исследования.

В 6 приложениях представлены анкеты эмпирического изучения темы, проекты материалов профилактического характера.

Автореферат адекватно отражает содержание и основные выводы по диссертации, последние достаточно полно отражены в опубликованных соискателем учебном пособии и 23 научных статьях. Четыре из них изданы в рецензируемых научных журналах, рекомендованных Высшей аттестационной комиссией при Министерстве образования и науки Российской Федерации для опубликования основных научных результатов диссертаций.

**К числу принципиально новых положений, полученных лично соискателем, позволяющих определить диссертацию как научно-квалификационную работу, содержащую решение задач, имеющих существенное значение для теории и практики, следует отнести:**

- криминологическую характеристику краж грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта;

- выявление криминогенных последствий приватизации имущества железнодорожного транспорта;

- фиксацию негативных явлений в развитии криминогенной обстановки в регионах Транссиба;

- установление пробелов правового регулирования транспортной безопасности;

- исследование взаимодействия органов дел на транспорте с администрацией железнодорожных предприятий и спецподразделениями ведомственной охраны, населением, средствами массовой информации, а также государственными и частными структурами;

- изучение показателей виктимизации от краж грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта;

- разработку памяток-инструкций по техническому обслуживанию и ремонту вагонов, имеющих оперативно-профилактическую направленность.

Вместе с тем, как и любая творческая работа, диссертация имеет определенный потенциал, наличие которого выражается в следующих моментах.

1. Автором при разработке глоссария диссертации не учтено понятие криминологической безопасности. Между тем его использование способствовало бы более точной расстановке исследовательских акцентов (в частности разработке понятия транспортной криминологической безопасности), а также повышению научного потенциала исследования путем реализации теории мер безопасности, разработанной красноярской школой криминологии (профессора Щедрина Н.В.).

2. В диссертации уместно было использовать научный аппарат криминологического прогнозирования, который бы позволил бы создать основу для разработки дорожной карты транспортной криминологической безопасности на обозримый период (до 2025 года).

3. В рецензируемой работе (с. 62-64) правильно обращено внимание на проблему раскрываемости преступлений. Обычно в диссертационных исследованиях по криминологии принято обсуждать латентную преступность. Между тем еще Ж.А. Кетле всю массу преступлений делил на три категории: обнаруженные преступления с обнаруженными преступниками; обнаруженные преступления с неизвестными преступниками; преступления и преступники, оставшиеся неизвестными. В современной криминологической терминологии первая категория представляет собой феномен раскрытой преступности, вторая – нераскрытой преступности, третья – латентной преступности. Специфика каждого из них проявляется в статистической природе. Выявленная раскрытая преступность со статистической точки зрения является периодической (складывается из числа преступлений, зарегистрированных и раскрытых в отчетный период). Нераскрытая и латентная преступность - имеют кумулятивный характер (слагаются из преступлений в пределах их сроков давности). Поэтому определять показатель раскрываемости преступлений следует как отношение количества раскрытых в данном периоде преступлений к общему числу нераскрытых (в пределах сроков давности) преступлений. По нашим данным (См.: Клейменов М.П., Клейменов И.М. Нераскрытая преступность. М.: Норма, 2015) реальная раскрываемость краж составляет 3,2%. Интересно узнать, какова раскрываемость краж грузов, рассчитанная по этой – более правильной – методике.

4. Представляется, что в диссертации следовало больше внимания уделить рассмотрению социально-психологических факторов детерминации рассматриваемых преступлений. Нарастание социальной напряженности в обществе, вызываемое некомпетентными реформами, порождает озлобленность среди населения и стихийное стремление восстановить социальную справедливость незаконными средствами.

Сформулированные замечания имеют частный характер и не сказываются на общем положительном впечатлении от диссертации.

Диссертация Ивушкиной Ольги Викторовны «Кражи грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта: характеристика и предупреждение (региональный аспект)» представляет собой завершенную научно-исследовательскую работу, выполненную на актуальную тему, содержащую самостоятельное творческое решение теоретических и практических задач,


имеющих существенное значение для криминологии и соответствует требованиям Положения о присуждении ученых степеней, утвержденного постановлением Правительства РФ от 24 сентября 2013 г. № 842 (в редакции постановлений Правительства РФ от 30 июля 2014 г. № 723, от 21 апреля 2016 г. № 335, от 2 августа 2016 г. № 748, от 29 мая 2017 г. № 650, от 28 августа 2017 г. № 1024, от 1 октября 2018 г. № 1168). Поэтому, безусловно, автор рецензируемой работы заслуживает присуждения ученой степени кандидата юридических наук по специальности 12.00.08 – уголовное право и криминология; уголовно-исполнительное право.

**Заведующий кафедрой уголовного права и криминологии  
юридического факультета Федерального государственного  
бюджетного образовательного учреждения высшего образования  
«Омский государственный университет им. Ф.М. Достоевского»,  
заслуженный деятель науки РФ,  
доктор юридических наук,  
профессор**

*Клейменов*  
Михаил Петрович Клейменов

Подпись профессора М.П. Клейменова заверяю:  
Ученый секретарь ученого совета  
ФГБОУ ВО «Омский государственный университет  
им. Ф.М. Достоевского»

*Л.И. Ковалевская*  
Л.И. Ковалевская

  
Россия, 644065, г. Омск, ул. 50 лет Профсоюзов, 100/1  
e-mail: kaf-up-310@mail.ru  
тел.: 8(3812)-64-62-05 (раб.)

**Сведения об организации**

644077, г. Омск, проспект Мира, д. 55-А, Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Омский государственный университет им. Ф.М. Достоевского», тел. (3812) 670104, (3812) 646205, e-mail: kaf-up-310@mail.ru.