

УДК 343

*М.Н. Вилачева, Н.В. Яшкова***ХИЩЕНИЕ ГРУЗА ИЗ ПОДВИЖНОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СОСТАВА:  
ВОПРОСЫ КВАЛИФИКАЦИИ И РАССЛЕДОВАНИЯ**

Рассматриваются вопросы квалификации и расследования хищений грузов из подвижного железнодорожного состава. Исследуются основные факторы, обуславливающие квалификацию таких преступлений по статьям 158, 159 и 160 Уголовного кодекса Российской Федерации. Выявлены обязательные признаки составов преступлений, такие как время, место, средства совершения преступления, размер похищенного имущества. Делаются обоснованные выводы о том, что на квалификацию хищений грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта, а также на определение круга лиц, потенциально причастных к совершению преступления, в значительной степени влияют место и время совершения преступления, обстоятельства (вид вагона, иные особенности), объем похищенного имущества, средства совершения преступления. Анализ практики квалификации хищений из подвижного состава железнодорожного транспорта показывает, что в различных следственных ситуациях следует говорить о ее частных разновидностях, что позволит более точно квалифицировать преступление и более эффективно организовать процесс доказывания. Сделан вывод, что для наиболее полной квалификации преступлений, связанных с хищением груза из вагонов подвижного состава, особую актуальность имеет тщательный анализ обстоятельств, повлиявших на возбуждение уголовного дела, а также следственных ситуаций. Внесены предложения по совершенствованию норм уголовного закона.

*Ключевые слова:* хищение, груз, подвижной состав, преступление, квалификация, способ хищения, кража, мошенничество, состав преступления.

DOI: 10.35634/2412-9593-2019-29-5-668-672

Среди преступлений, совершаемых на железнодорожном транспорте, можно выделить два основных вида: железнодорожно-транспортные преступления (предусмотренные ст. 211, 263, 263.1, 266–268 Уголовного кодекса Российской Федерации (далее – УК РФ)); хищения грузов из подвижного состава.

Предметом нашего исследования являются вопросы квалификации хищений грузов из подвижного состава.

Кражи грузов на железнодорожном транспорте имеют собственную специфику и, в частности, некоторые отличительные признаки, характерные только для хищений данного типа, которые не учтены законодателем при конструировании норм, предусматривающих ответственность за хищение. Особенности таких преступлений определяются в первую очередь условиями работы железнодорожного транспорта, передвижного состава и условиями жизнедеятельности и профессиональной деятельности лиц (их доступом к грузовым составам и вагонам), которые совершают такие преступления.

Хищения грузов на железнодорожном транспорте как вид преступлений обладают достаточно высокой степенью латентности. В настоящее время в стране регистрируется не более половины преступлений такого типа [1].

Предметами преступлений, совершаемых в форме хищения грузов с подвижного состава, являются оборудование, запасные части к сельскохозяйственной и автотранспортной технике, продукты питания, обувь, одежда и т. п.

Кражи грузов из подвижного состава существенно отличаются от иных краж и по способу проникновения преступников к имуществу. Большинство краж грузов из подвижного состава совершается на грузовых и сортировочных станциях. Объектами, подверженными преступным посягательствам, наиболее часто являются вагоны и полувагоны, платформы, вагоны-контейнеры.

Согласно официальным данным Генеральной прокуратуры РФ [2], 84,3 % хищений грузов из подвижного состава составляют кражи. Их совершение происходит без предварительной подготовки. 43,9 % случаев краж совершено в месте дислокации преступников. Однако велик процент краж, совершенных так называемыми ворами-гастролерами. В связи с этим большинство преступников полагают, что хищения грузов поездов менее заметны, их совершение легче, чем кража из магазинов, складских помещений и т. д. Стоит отметить, что большинство краж грузов из подвижного состава совершаются в позднее время суток в связи с ослаблением контроля со стороны работников железнодорожного транспорта.

Проанализировав материалы судебной практики в отношении соответствующих уголовных дел, можно сделать вывод, что предметом посягательства являются:

«в 39 % случаев – штучные грузы (промтовары, продукты питания, винно-водочные изделия и т. п.);

в 26 % – части автотранспортной и сельскохозяйственной техники;

в 17 % – наливочные грузы (спирт, керосин, бензин, нефть, масло и т. п.);

в 12 % – насыпные грузы (уголь, зерно, щебень, камень и т. п.);

в 6 % – навалочные грузы (лес, пиломатериалы, прокат и т. п.)» [3].

Также имеют значение обстоятельства, при которых совершается хищение грузов из подвижного состава: место, время, способы и средства совершения преступлений. Данные факторы влияют на объективность оценки степени общественной опасности преступления.

Ввиду того, что хищения грузов из подвижного состава достаточно часто совершают работники железнодорожного транспорта, которые являются специальными субъектами преступления, их деяние может быть квалифицировано не только по ст. 158 УК РФ (кража), но и по ч. 3 ст. 159 УК РФ (мошенничество с использованием служебного положения) в зависимости от выбранного способа совершения преступления [4].

При квалификации хищения грузов из подвижного состава особое значение имеет установление следующих фактов:

– стоимость похищенного имущества (для установления суммы ущерба);

– количество совершенных преступлений, связанных с хищением (для установления множественности деяния);

– субъект преступления (личность виновного и его профессия, например, является ли он работником железнодорожного транспорта);

– иные обстоятельства.

Особо мы выделяем характеристику субъекта преступления, так как если хищение совершено из закрытого и/или запломбированного вагона, в который не имеют возможности проникнуть лица, не относящиеся непосредственно к железнодорожному транспорту по роду деятельности, то такие преступления чаще квалифицируют по ч. 3 ст. 159 УК РФ. Например, в 2016 г. были выявлены многочисленные факты хищения деталей и оборудования, выделяемых ЗАО «Дорожный центр внедрения» Северной железной дороге в рамках реализации плана по закупке автоматических систем обслуживания и контроля подвижного состава. Как было установлено в процессе расследования, все хищения были совершены из запломбированных закрытых вагонов. Сумма ущерба – более 15,9 млн руб., возбуждено 3 уголовных дела по ч. 3 ст. 159 УК РФ. Обвиняемыми по делам выступили заместитель руководителя одной из сортировочных станций, его помощник и работник путей [1].

При этом если хищение грузов совершено из полувагонов и с открытых платформ, куда имеет возможность проникнуть любой субъект преступления (не связанный с работой на железнодорожном транспорте), то такие преступления следует квалифицировать по ст. 158 УК РФ [5].

Следует отметить, что субъект преступления и его непосредственное отношение к железнодорожному транспорту не является абсолютным квалифицирующим признаком в преступлениях рассматриваемого типа, а лишь «отправной точкой». К примеру, в ночное время суток без проблем может быть вскрыт закрытый либо запломбированный вагон. Так, вскрытию подлежит низ вагона либо его боковая часть. Достаточно часто при хищении грузов из подвижного состава даже лицами, не связанными по роду профессиональной деятельности с железной дорогой, после совершения хищения вагон снова может быть опечатан, что полностью скрывает следы проникновения. По прибытии такого вагона в пункт назначения и обнаружении факта кражи груза установить, когда именно и где было совершено хищение, зачастую невозможно. Груз также может быть похищен в ремонтной мастерской путем поднятия крыши вагона, что, как правило, не оставляет возможности раскрыть преступление.

Достаточно интересным при расследовании и квалификации хищений грузов из подвижного состава является и то, что их квалификация не всегда ограничивается рамками ст. 158 и 159 УК РФ, так как преступления могут быть совершены с любой формой хищения. В качестве примера следует отметить совершение подобного рода преступлений с помощью подложных документов и использования своего служебного положения. Так, Московским УВД было выявлено хищение материальных ценностей (осевых заготовок) заведующим складом Люблинского литейно-механического завода на сумму свыше 6,1 млн руб. При расследовании данного преступления было возбуждено уголовное дело по ч. 4 ст. 160 УК РФ (Присвоение либо растрата). Сам механизм хищения состоял в том, что завскладом отправлял пустые закрытые и запломбированные вагоны по железной дороге в пункт назначения под видом (согласно путевым документам) вагонов, груженых осевыми заготовками [6].

Учитывая неоднозначность подходов при квалификации хищений грузов из подвижного состава, под хищением имущества на железнодорожном транспорте из подвижного состава можно понимать совершенное с корыстной целью безвозмездное противоправное изъятие чужого имущества и его обращение в пользу виновного либо других лиц, совершенное с проникновением в вагон (вагоны) любого типа подвижного состава, а также локомотив в процессе следования или на железнодорожных станциях (в депо, ремонтных мастерских, на сортировочных и перевалочных пунктах).

Особую актуальность в процессе квалификации хищений грузов из подвижного железнодорожного состава имеют особенности обнаружения факта хищения. «Так, хищения груза из подвижного состава совершаются в следующих местах:

- на промежуточных станциях – 36,8 % случаев;
- на постах, участках перегонов, разъездах – 20,3 % случаев;
- на станциях погрузки и отправления подвижного состава – 19,3 % случаев;
- на станциях прибытия – 17,9 % случаев;
- в иных местах – 5,7 % случаев» [1].

Время совершения хищения грузов также имеет значение при квалификации. Так, если субъектами преступления являются работники железной дороги, то время хищения обусловлено их рабочим днем (например, в течение смены или после нее), стадией или технологическими особенностями перевозочного процесса. В случае если хищение совершено лицом, не имеющим отношения к работе на железной дороге, оно, как правило, определяется астрономическим временем (как было сказано выше, преимущественно – это темное время суток). Для точной квалификации преступных деяний следует установить маршрут железнодорожного состава, время нахождения в пути, пункты остановок, а также круг потенциальных субъектов, причастных к краже.

Анализ статистических данных о расследовании дел, связанных с хищением груза из подвижного состава, свидетельствует, что типичные следы преступления легко обнаружить в местах стоянки железнодорожного состава. Кроме того, следы остаются и на предметах преступного посягательства. Современный процесс работы большинства сортировочных и грузовых станций построен так, что в обработке и погрузке подвижного состава участвуют различные работники и службы. В подобных условиях совершить кражу груза из подвижного состава на крупной станции в одиночку достаточно сложно (либо речь будет идти о спонтанных «хулиганских» кражах с незначительным ущербом из открытых вагонов и платформ, совершаемых, как правило, местными жителями).

Кроме того, для таких преступлений характерным признаком является то, что абсолютное число краж с подвижного состава совершается группой лиц, при этом часто имеет место их предварительная договоренность, что позволяет квалифицировать данные преступления по п. «а» ч. 2 ст. 158 УК РФ – кража, совершенная группой лиц по предварительному сговору. В частности, в 27,3 % случаев хищений грузов из подвижного состава субъектом преступления является одно лицо и в 72,7 % – группа лиц (двое и более человек) [7].

Немаловажным фактором квалификации преступлений, связанных с хищением грузов из подвижного состава является и повод для возбуждения уголовного дела. Ключевым поводом к началу уголовно-процессуальной деятельности по рассматриваемой категории дел является факт утраты груза либо сообщение о совершенном (готовящемся) хищении, что дает основание предположить наличие признаков уголовно-наказуемого деяния, которое оформляется рапортом о наличии признаков преступления [8]. Только в 43,6 % случаев информация, содержащаяся в подобных сообщениях, была достаточной для решения о возбуждении уголовного дела, в других случаях потребовалось проведение комплекса дополнительных действий по оценке фактов.

Достаточно важным при квалификации преступлений, связанных с кражами грузов из подвижного состава, является классификация следственных ситуаций.

Так, например, в случае следственных ситуаций первоначального этапа расследования имеются следующие характеристики:

1) присутствуют соответствующие признаки, которые подтверждают факт совершения преступления, но в то же время отсутствуют данные о преступниках, которые могли совершить данное преступное деяние, а также груз не найден, но есть сведения о вагоне, в котором могло произойти само хищение. Настоящий случай следует классифицировать в зависимости от того, где была обнаружена пропажа соответствующего груза, и подразделить на два класса. К первому классу относятся обстоятельства, когда пропажа груза была выявлена в закрытом, не поврежденном подвижном составе, а ко второму классу относятся обстоятельства, при которых пропажа груза была обнаружена в неисправном подвижном составе;

2) имеются достаточные основания полагать, что в ходе совершенного в подвижном составе преступления действия виновных лиц были пресечены, но похищенный товар не найден;

3) существуют обстоятельства, при которых есть все сведения о похищенном товаре, но не установлены виновные лица и не найден подвижной состав;

4) есть признаки, позволяющие установить факт совершения преступного деяния, имеются данные о преступниках, существуют сведения о подвижном составе, но похищенное имущество найдено не было, и преступники скрылись;

5) имеются достаточные основания для возбуждения уголовного дела, поскольку есть признаки состава преступления, установлены все подозреваемые и найдено похищенное имущество.

Перечисленные следственные ситуации позволяют исходя из их характеристик установить, когда примерно был похищен груз и на основании этого квалифицировать преступление либо по ст. 158 УК РФ, либо по ст. 159 УК РФ. К примеру, если выявлено, что документы отправки груза являются подложными, а груз в действительности не был отправлен из пункта погрузки, то, по всей вероятности, преступление следует рассматривать как мошенничество с использованием служебного положения.

Следующей стадией расследования преступлений, совершенных в подвижных составах, выступают соответствующие следственные ситуации, которые следует классифицировать следующим образом:

- не все из задержанных лиц согласны с задержанием;
- задержанные лица полностью не согласны с задержанием;
- задержанные лица привлекались по другим тождественным преступлениям;
- задержанные лица признали свою вину.

Анализ практики квалификации хищений из подвижного состава железнодорожного транспорта показывает, что в таких следственных ситуациях следует говорить о ее частных разновидностях, что позволит более точно квалифицировать преступление и более эффективно организовать процесс доказывания.

Частные следственные ситуации могут быть охарактеризованы следующим образом:

- 1) имеется достаточное количество доказательств для предъявления обвинения;
- 2) не имеется достаточного количества доказательств для предъявления обвинения;
- 3) в ходе расследования преступления было установлено, что подозреваемый оперирует заведомо ложными сведениями либо частично подтверждает свою виновность;
- 4) существует алиби, подтверждающее непричастность подозреваемого к совершенному преступлению;
- 5) подозреваемый отказывается сотрудничать со следствием.

Таким образом, можно отметить, что на квалификацию хищений грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта, а также на определение круга лиц, потенциально причастных к совершению преступления, в значительной степени влияют место и время совершения преступления, обстоятельства (вид вагона, иные особенности), объем похищенного имущества, средства совершения преступления.

Перечисленные факторы позволяют установить и более полно охарактеризовать субъект преступления: является ли он «посторонним» лицом (не работает на железнодорожном транспорте) или рядовым сотрудником железной дороги (рабочим, грузчиком) – это в большинстве случаев предполагает квалификацию преступления по ст. 158 УК РФ, либо устанавливается, что субъект преступления является лицом, занимающим относительно высокий пост в системе железнодорожного транспорта (в случае хищения крупных объемов грузов) либо в системе соответствующих складов (в случае отправки груза по поддельным документам, сокрытии груза и т.д.). В таком случае можно говорить о квалификации преступления по ч. 3 ст. 159 УК РФ либо, в отдельных случаях, – по ч. 4 ст. 160 УК РФ (Растрата).

В этой связи для наиболее полной квалификации преступлений, связанных с хищением груза из вагонов подвижного состава особую актуальность имеет тщательный анализ обстоятельств, повлиявших на возбуждение уголовного дела (повода), а также следственных ситуаций.

Еще одной особенностью является то, что хищение груза из подвижного состава на железнодорожном транспорте совершают работники пунктов и железнодорожных станций в формате мошенничества (как правило, это начальники либо заместители начальников станций, а не рядовые рабочие) [2]. Кроме того, как было показано, исходя из статистических данных большинство преступлений, связанных с хищением грузов из подвижного состава, совершают работники железнодорожного транспорта. Это объясняется тем, что они в большей степени знакомы с особенностями технологического процесса погрузки, перевоза, приема грузов и лучше знают возможности для совершения таких преступлений, нежели граждане, не связанные по роду профессиональной деятельности с железной дорогой.

## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Экономические преступления на транспорте – латентны, но раскрываемы // ИА Regnum. URL: <https://regnum.ru/news/590510.html>
2. Официальный сайт Генеральной Прокуратуры Российской Федерации. URL: <http://genproc.gov.ru/>
3. Курбатова М.И. Особенности расследования краж грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта: дис. ... канд. юрид. наук. Омск, 2003. 248 с.
4. Уголовный кодекс Российской Федерации: Федеральный закон от 13.06.1996 № 63-ФЗ. URL: [www.consultant.ru](http://www.consultant.ru)
5. Варыгин А.Н. Кражи грузов, совершаемые на железнодорожном транспорте, и их предупреждение (криминологические проблемы): дис. ... канд. юрид. наук. М., 1995. 141 с.
6. Решение по делу №22к-6536/2017 от 21 сентября 2017 г. URL: <https://rospravosudie.com/court-moskovskij-oblastnoj-sud-moskovskaya-oblast-s/act-559636629/>
7. Захаренков В. Защита государственных интересов и противодействие новым вызовам и угрозам при реализации структурной реформы на железнодорожном транспорте // Сайт МВД.РФ. URL: <https://мвд.рф/>
8. Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации: Федеральный закон от 18 декабря 2001 г. URL: [www.consultant.ru](http://www.consultant.ru)

Поступила в редакцию 24.07.2019

Вилачева Мария Николаевна, старший преподаватель  
ФГБОУ ВО «Уральский государственный экономический университет»  
620144, Россия, г. Екатеринбург, ул. 8 Марта, 62  
E-mail: [vilacheva.m@yandex.ru](mailto:vilacheva.m@yandex.ru)

Яшкова Наталья Вячеславовна, кандидат экономических наук, доцент  
ФГАОУ ВО «Российский университет транспорта»  
127994, ГСП-4, Россия, г. Москва, ул. Образцова, 9 (стр. 9)  
E-mail: [nv-jaschkova@yandex.ru](mailto:nv-jaschkova@yandex.ru)

*M.N. Vilacheva, N.V. Yashkova*

**THEFT OF CARGO FROM RAILWAY ROLLING STOCK: ISSUES OF QUALIFICATION AND INVESTIGATION**

DOI: 10.35634/2412-9593-2019-29-5-668-672

The questions of qualification and investigation of theft of goods from the rolling stock are revealed. The main factors causing qualification of such crimes under articles 158, 159 and 160 of the Criminal code of the Russian Federation are investigated. The obligatory signs of crimes, such as time, place, means of commission of crime, the size of the stolen property are revealed. Reasonable conclusions are made that the qualification of theft of goods from the rolling stock of railway transport, as well as the definition of the circle of persons potentially involved in the commission of the crime, is largely influenced by the place and time of the crime, the circumstances (type of car, other features), the amount of stolen property, means of committing the crime. The analysis of the practice of qualification of thefts from the rolling stock of railway transport shows that in various investigative situations it is necessary to speak about its private varieties that will allow to qualify a crime more precisely and to organize the process of proving more effectively. It is concluded that for the most complete qualification of crimes related to the theft of cargo from rolling stock cars a thorough analysis of the circumstances that influenced the initiation of a criminal case, as well as investigative situations, is of particular relevance. Proposals were made to improve the norms of the criminal law.

*Keywords:* theft, cargo, rolling stock, crime, qualification, method of embezzlement, theft, fraud, composition of crime.

Received 24.07.2019

Vilacheva M.N., Senior lecturer  
Ural State Economic University  
8 Marta st., 62, Ekaterinburg, Russia, 620144  
E-mail: [vilacheva.m@yandex.ru](mailto:vilacheva.m@yandex.ru)

Yashkova N.V., Candidate of Economics, Associate Professor  
Russian Federal State University of Transport  
Obraztsova st., 9/9, Moscow, GSP-4, Russia, 127994  
E-mail: [nv-jaschkova@yandex.ru](mailto:nv-jaschkova@yandex.ru)