

Научная статья
УДК 343.97+343.988
DOI: 10.47475/2411-0590-2022-10903

Виктимологические аспекты преступности на объектах железнодорожного, водного и воздушного транспорта Российской Федерации

Елена Михайловна Тимошина¹, Андрей Васильевич Евсеев²

^{1,2}Всероссийский научно-исследовательский институт МВД России, Москва, Россия

¹emtioshina@rambler.ru, <https://orcid.org/0000-0001-5903-6014>

²andrei.evseew@yandex.ru, <https://orcid.org/0000-0002-7229-0962>

Аннотация. Статья посвящена одному из важных критериев оценки эффективности криминологического обеспечения предупредительной деятельности органов внутренних дел — характеристике виктимологических аспектов преступности. Авторами осуществлён всесторонний и глубокий анализ потерпевших от преступных посягательств на объектах транспорта Российской Федерации за период с 2016 по 2020 годы. Исследована структура криминальной виктимизации на объектах транспорта в России, её тенденции и закономерности. Доказывается, что управленческие решения в сфере предупреждения преступности должны основываться на анализе виктимологических показателей преступности и прогнозах возможного развития виктимологической ситуации.

В статье нашли свою оценку мотивы преступных посягательств на объектах транспорта и результаты социологических исследований, проведённых с целью выяснения мнения об уровне защищённости личности от преступных посягательств на объектах железнодорожного, водного и воздушного транспорта в России.

На основе проведённого исследования определяются категории лиц, профилактическое воздействие на которых должно являться первоочередной задачей субъектов предупредительной деятельности, а также виды преступных посягательств, минимизация которых позволит снизить уровень виктимности населения на объектах транспорта Российской Федерации.

Ключевые слова: виктимологические аспекты преступности, преступность на объектах транспорта, криминальная виктимизация на объектах транспорта, развитие виктимологической ситуации, уровень защищённости от преступных посягательств, уровень виктимности населения

Для цитирования: Тимошина Е. М., Евсеев А. В. Виктимологические аспекты преступности на объектах железнодорожного, водного и воздушного транспорта Российской Федерации // Виктимология. 2022. Т. 9, № 1. С. 26–39. DOI: 10.47475/2411-0590-2022-10903

Scientific article

Victimological Aspects of Crime at Railway, Water and Air Transport Facilities of the Russian Federation

Elena M. Timoshina¹, Andrey V. Evseev²

^{1,2}All-Russian Research Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia, Moscow, Russia

¹emtimoshina@rambler.ru, <https://orcid.org/0000-0001-5903-6014>

²andrei.evseev@yandex.ru, <https://orcid.org/0000-0002-7229-0962>

Abstract. The article is devoted to one of the important criteria for evaluating the effectiveness of criminological support for the preventive activities of internal affairs bodies — the characteristic of victimological aspects of crime. The authors carried out a comprehensive and in-depth analysis of the victims of criminal attacks on transport facilities of the Russian Federation for the period from 2016 to 2020. The structure of criminal victimization at transport facilities in Russia, its trends and patterns are studied.

It is proved that managerial decisions in the field of crime prevention should be based on the analysis of victimological indicators of crime and forecasts of the possible development of the victimological situation.

The article found its assessment of the motives of criminal encroachments on transport facilities and the results of sociological studies conducted to clarify the opinion on the level of protection of the individual from criminal encroachments on railway, water and air transport facilities in Russia. On the basis of the study, the categories of persons are determined, the preventive impact on which should be a priority for the subjects of preventive activities, as well as the types of criminal attacks, the minimization of which will reduce the level of victimization of the population at the transport facilities of the Russian Federation.

Keywords: victimological aspects of crime, crime at transport facilities, criminal victimization at transport facilities, the development of a victimological situation, the level of protection from criminal attacks, the level of victimization of the population

For citation: Timoshina E. M., Evseev A. V. Victimological Aspects of Crime at Railway, Water and Air Transport Facilities of the Russian Federation. *Viktimologiya* [Victimology]. 2022, vol. 9, no. 1, pp. 26–39. DOI: 10.47475/2411-0590-2022-10903 (In Russ.)

Введение

Одной из главных задач государства является обеспечение безопасности общества и личности, защита человека от противоправных посягательств. Одним из подходов к решению этой задачи является профилактическая работа с потерпевшими от преступлений и потенциальными жертвами противоправных посягательств. Виктимологическое направление предупреждения преступлений начало развиваться в странах Запада с 40-х годов XX века, превратившись в настоящее время в один из неотъемлемых элементов саморегуляции общества [1, с. 63]. Зарубежный опыт и мнения экспертов свидетельствуют, что виктимологическая профилактика представляет

собой наиболее перспективное, гуманное и не требующее больших материальных затрат направление профилактики преступлений.

Мы полагаем, что криминологическое изучение потерпевших от преступлений имеет практическое значение в аспекте будущего построения системы виктимологической профилактики в Российской Федерации. Важно отметить, что в последние годы не только зарубежные, но и российские учёные уделяют повышенное внимание изучению виктимологических аспектов преступности и проблем снижения виктимности населения [2–5]. Однако необходимо признать, что в настоящее время анализу виктимологических аспектов

преступности и выработке на его основе мероприятий, направленных на снижение виктимности населения, как и ранее, внимания уделяется не достаточно.

Целями виктимологической профилактики на объектах транспорта является выявление, изучение и воздействие на виктимогенные факторы транспортной сферы и виктимно уязвимых лиц в целях снижения уровня их виктимности, и, как следствие, сокращения числа совершаемых преступлений.

Для грамотной организации виктимологической профилактики необходимо исследовать показатели виктимизации пассажиров и иных лиц, пользующихся транспортной инфраструктурой. Исследование потерпевших от преступлений показывает, что зачастую именно их поведение, а также некоторые виды ролевой и личной виктимности в конкретной криминогенной ситуации выступают в качестве необходимых или достаточных условий общественно-опасного поведения преступника [6, с. 11].

Основные показатели виктимизации, рассматриваемые в работе, базируются на анализе данных статистических форм учёта преступности¹.

К таким показателям относятся: состояние виктимизации — общий показатель количественной характеристики потерпевших на конкретной территории за определенный промежуток времени; структура виктимизации — распределение жертв преступлений по типам и видам преступлений, по социально-демографическим и другим признакам; динамика виктимизации — показатель, описывающий процесс и закономерности распределения виктимизации во времени.

Описание исследования и постановка проблем

Ежегодное количество потерпевших от преступлений на объектах транспорта России за период с 2016 по 2020 годы находилось в числовом диапазоне 17 335–20 910 человек.

На протяжении исследуемого периода наименьшие показатели количества потерпевших от преступлений на транспорте были зафиксированы в 2020 году (17 335; –17,1 % к 2019 г.), что противоречит общей тенденции роста преступности в России. Это объясняется введением ограничительных мер в период пандемии новой коронавирусной инфекции, которые существенно снизили возможности людей пользоваться услугами транспортной сферы и обусловили рекордное снижение количества потерпевших за пятилетний период (–14,3 % к 2016 г.).

Наибольшее количество лиц, признанных потерпевшими от преступлений, в указанный период наблюдалось в 2019 году — 20 910 человек.

Прирост количества потерпевших по сравнению с предыдущим годом, составивший 2,6 %, не позволяет говорить об устойчивой тенденции снижения (увеличения) виктимности населения на объектах транспорта за исследуемый период. Несмотря на усилия транспортного комплекса в направлении повышения качества и работоспособности инфраструктуры, реализации стратегически важных проектов и кадровую обеспеченность отрасли², с 2016 по 2019 годы количество потерпевших от преступлений на транспорте в целом увеличилось на 3,4 %.

В структуре потерпевших за рассматриваемый период соотношение юридических и физических лиц было нестабильным: если в 2016, 2018 и 2020 годы превалировало количество потерпевших юридических лиц (52,3 %, 52,5 % и 55,9 % соответственно), то в 2017 году их количество было равно, а в 2019 году среди потерпевших незначительно преобладали физические лица (50,8 %) (рис. 1).

По половой характеристике среди потерпевших на транспорте доминируют мужчины, доля которых на протяжении всего исследуемого периода находилась в пределах 69,9–71,8 %.

Как сказано ранее, в оценке динамики виктимности показатели 2020 года не могут

¹ В работе используются данные статистики ГИАЦ МВД России: Ф 493, раздел 4 «Сведения о количестве потерпевших»; Ф. 130, кн. 21, «Сводный отчет о состоянии преступности на транспорте».

² Министр транспорта РФ Максим Соколов выступил на Правительственном часе в Государственной Думе РФ. URL: <https://www.mintrans.ru/press-center/news/7925> (дата обращения: 24.07.2018).

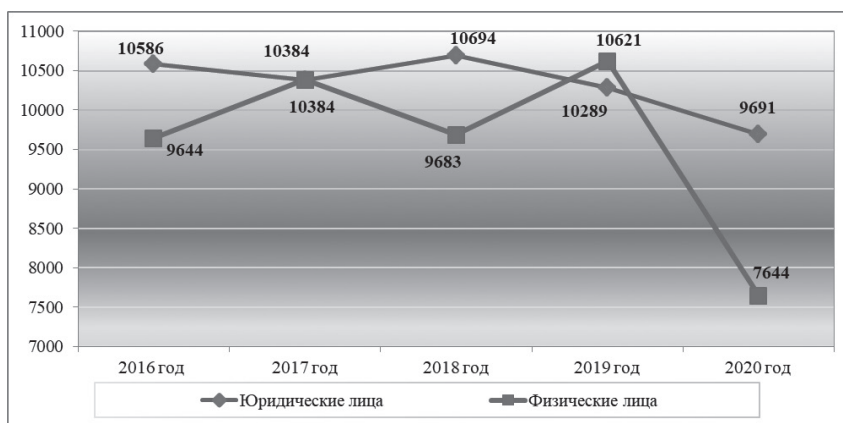


Рис. 1. Структура потерпевших от преступлений на объектах транспорта Российской Федерации (2016–2020 гг.)

[Structure of victims of crime at transportation facilities Russian Federation (2016-2020)]

считаться максимально информативными по причине действовавших в этом году ограничительных мер, снизивших возможности людей пользоваться транспортной инфраструктурой.

По этой причине более показательной представляется динамика периода 2016 по 2019 годы, за который число потерпевших мужского пола выросло на 9,9%. В 2020 году по сравнению с 2019 годом, напротив, количество мужчин, потерпевших от противоправных деяний, сократилось на 27,9% (с 7425 до 5354 человек).

Доля женщин, ставших жертвами преступных посягательств, среди всех потерпевших от преступлений на объектах транспорта в исследуемый период составляла 28,2–30,1%. Число потерпевших женщин в период с 2016 по 2019 годы выросло на 10,8%, продолжая сложившуюся в предыдущие годы тенденцию. Вместе с тем, в 2020 году по сравнению с 2019 годом количество потерпевших на объектах транспорта женщин снизилось на 28,3% (с 3196 до 2290 чел.).

Минимальное количество потерпевших от преступлений на объектах транспорта среди основных статистически наблюдаемых возрастных групп приходится на лиц, не достигших совершеннолетия, доля которых в рассматриваемый период в структуре всех потерпевших составляла 2,1–2,8%.

На протяжении последних пяти лет потерпевшими от преступлений признавалось 212–269 несовершеннолетних ежегодно.

Максимальные значения абсолютных показателей количества потерпевших несовершеннолетних наблюдались в 2017 и в 2018 годах (265 и 269 человек соответственно), а с 2019 года зафиксировано снижение данного показателя.

Так, по сравнению с предыдущим годом, сокращение ежегодного количества несовершеннолетних потерпевших составило: в 2019 году — 16,4%, в 2020 году — 5,8%.

В структуре потерпевших от преступных посягательств на объектах транспорта удельный вес лиц пожилого возраста¹ ежегодно возрастал: с 5,7% в 2016 году до 7,7% в 2019 году, продержавшись на данном уровне до 2020 года. В то же время количество потерпевших данной возрастной группы не отличалось стабильным ростом: снижение показателей на 5,1% зафиксировано в 2018 г., и на 27,8% — в 2020 г.

Максимальное количество потерпевших пожилого возраста в рассматриваемый период наблюдалось в 2019 году, составив 820 человек (+22,8% к 2018 г.), что говорит о росте виктимности лиц данной возрастной группы, несмотря на снижение данного показателя в 2020 году на 27,8% (с 820 до 592 человек).

Рост количества потерпевших пожилого возраста отчасти закономерен и объясняется увеличением доступности транспортной

¹ К лицам пожилого возраста, согласно подходу статистики ГИАЦ МВД России, относятся мужчины в возрасте старше 60 лет и женщины старше 55 лет.

инфраструктуры и ростом мобильности и транспортной активности лиц данной возрастной группы.

Вместе с тем это требует разработки специальных мер, направленных на повышение уровня безопасности этих лиц от преступных посягательств, с учетом их психовозрастных и физических особенностей. В противном случае можно ожидать дальнейший рост количества потерпевших лиц пожилого возраста от преступлений, совершаемых на объектах транспорта.

Количество иных категорий потерпевших от преступлений, данные о которых фиксируются уголовной статистикой, весьма разнообразно.

Так, на протяжении последних пяти лет количество потерпевших инвалидов 1 и 2 группы составляло 26–46 человек в год.

При этом с 2016 по 2019 годы этот показатель стабильно возрастал, увеличившись на 76,9 % (с 26 до 46 человек). Рост количества потерпевших данной группы от преступных посягательств на объектах транспорта может объясняться увеличением числа лиц этой категории, использующих разные виды транспорта, большей доступностью и возросшими возможностями пассажирских перевозок для инвалидов в целом. Современность и доступность пассажирских перевозок для лиц с ограниченными возможностями, несомненно, является положительным моментом

в развитии объектов транспорта, вместе с тем, актуализирует необходимость разработки дополнительных мер виктимологической профилактики в отношении рассматриваемой группы лиц. Необходимо отметить, что в 2020 г. количество указанных потерпевших сократилось до 31 человек (–32,6 % к 2019 г.).

Динамика количества потерпевших лиц без определённого места жительства отличалась большей стабильностью, что объясняется меньшей их зависимостью от мер ограничения, введённых в период пандемии коронавирусной инфекции.

Ежегодное количество лиц без определённого места жительства, признанных потерпевшими от преступных посягательств, преимущественно возрастая, составляло 9–19 человек, стабилизировавшись на отметке 2019 года (рис. 2). За анализируемый пятилетний период данный показатель вырос в 2,1 раза.

Количество мигрантов, признанных потерпевшими от преступных посягательств на объектах транспорта, на протяжении исследуемого периода насчитывалось 30–44 человека в год (рис. 2). При этом, в период с 2016 по 2019 годы их количество увеличилось на 46,6 %. В 2020 г. количество указанных потерпевших сократилось до 31 человек (–1,8 % к 2019 г.).

Потерпевшие беженцы составляют самую малочисленную из рассматриваемых

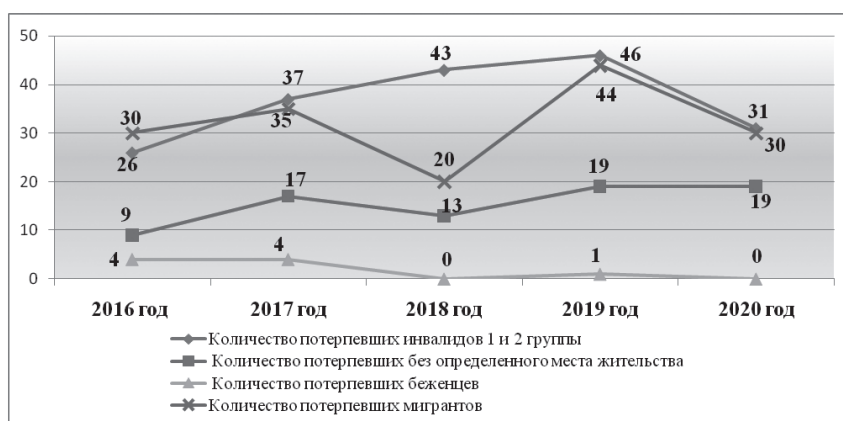


Рис. 2. Динамика количества отдельных групп потерпевших от преступлений на объектах транспорта в Российской Федерации (2016–2020 гг.)

[Dynamics of the Number of Certain Groups of Victims of Crimes at Transport Facilities in the Russian Federation (2016–2020)]

групп потерпевших на объектах транспорта: 0–4 человека в год. Максимальные значения данного показателя (4 человека) наблюдались в 2016, 2017 годы, в 2018, 2020 годах беженцы потерпевшими не признавались (рис. 2).

Обращает на себя внимание динамика числа безработных потерпевших от преступлений на объектах транспорта. С 2016 по 2020 годы зафиксировано резкое снижение данного показателя в 30 раз (со 150 до 5 человек в год).

В рассматриваемый период максимальные темп снижения этого показателя наблюдался в 2017 году: с 150 до 28 человек, затем ежегодное количество безработных потерпевших изменялось не столь масштабно: в 2018 году с 28 до 9 человек, в 2019 году — с 9 до 3 человек, в 2020 году — с 3 до 5 человек.

Полагаем, что резкое уменьшение количества безработных, признанных потерпевшими от преступлений в исследуемый период, объясняется ухудшением материального положения в связи с пандемией, а также высокой латентностью преступлений, совершаемых в отношении этой категории лиц.

Изучение преступлений, по которым установлены потерпевшие, также может осветить некоторые виктимологические аспекты преступности на объектах транспорта в Российской Федерации.

Ежегодное количество преступлений на объектах транспорта в отношении приезжих (без учёта вынужденных мигрантов и беженцев) на протяжении последних пяти лет в среднем составляла 3758 преступлений в год. Максимальное количество преступлений в отношении данной категории лиц зафиксировано в 2017 году (4415), минимальное — в 2020 году (2607).

Это обстоятельство закономерно объясняется введёнными в России и мире ограничениями на передвижение, обусловленными мерами недопущения распространения новой коронавирусной инфекции. Тем не менее, ежегодное количество преступлений в отношении приезжих начало планомерно сокращаться ещё в 2018 году (–5,7 % к 2017 г.), в 2019 году снижение составило уже 9,8 %, в 2020 году — 31,4 %.

Доля преступлений в отношении потерпевших данной категории в общем объёме

преступлений, по которым установлены потерпевшие, весьма существенна и в исследуемый период составляла 38,9–49,2 %. При этом максимальные значения этого показателя наблюдались в 2017 году (49,2 %), в 2018 году (47,5 %) и в 2019 году (45,2 %).

Самый минимальный удельный вес таких преступлений (45,2 %) закономерно зафиксирован в 2020 году.

Подавляющее количество преступлений в отношении приезжих лиц составляют кражи (ст. 158 УК РФ), удельный вес которых в период с 2016 по 2019 годы был выше 80 % (81,8–83,1 %), в 2020 году — снизился до 78,7 %.

Учитывая это обстоятельство, полагаем необходимым принять меры по совершенствованию виктимологической профилактики краж, совершаемых в отношении приезжих лиц.

Количество преступлений в отношении иностранных граждан и лиц без гражданства на протяжении изучаемого периода составляло в среднем 379 преступлений в год. Максимальный абсолютный показатель зафиксирован в 2018 году (453 преступления), минимальный — в 2020 года (233 преступления). Ежегодное количество преступных деяний в отношении данной группы лиц росло в 2017 году (+11,4 %) и в 2018 году (+5,6 %), снижалось в 2019 году (–12,8 %) и в 2020 году (–41,0 %).

Резкое сокращение преступности в отношении иностранных граждан и лиц без гражданства в 2020 году также объясняется уменьшением количества данных лиц на территории Российской Федерации вследствие введения мер ограничения, принятых в целях недопущения распространения новой коронавирусной инфекции.

Доля преступлений в отношении иностранных граждан и лиц без гражданства в структуре всех преступлений на объектах транспорта на протяжении рассматриваемого периода составляла 3,5–5,2 %, при этом стабильно снижалась с 2019 года, достигнув минимального значения в 2020 году (3,5 %).

Большинство преступлений в отношении данной категории лиц (69,7–9 %) составляют кражи (ст. 158 УК РФ), при этом

максимальное их количество (79 %) было выявлено в 2019 году, что актуализирует необходимость организации работы в направлении виктимологической профилактики краж, совершаемых на объектах транспорта в отношении иностранных граждан и лиц без гражданства.

Количество зарегистрированных преступлений, совершённых в отношении работников коммерческих структур, в рассматриваемый период характеризуется стабильной динамикой роста.

Несмотря на снижение данного показателя в 2020 году (–18 % к 2019 г.), в целом за последние пять лет количество этих преступлений выросло на 88,8 % (с 755 до 1463). Абсолютный показатель стабильно возрастал вплоть до 2019 года, достигнув в этом году максимального значения — 1784 преступления.

Ещё более стабильным выглядит рост доли преступлений в отношении работников коммерческих структур в общей структуре преступности на объектах транспорта, что подтверждает ухудшение виктимогенной ситуации с преступлениями в данной сфере.

Так, доля преступлений в отношении работников коммерческих структур в общей структуре преступности на объектах транспорта составляла: в 2016 году — 9,3 %, в 2017 году — 13,2 %, в 2018 году — 14,8 %, в 2019 году — 21,2 %, в 2020 году — 21,8 %.

Среди преступлений в отношении данной группы потерпевших лидирующее место занимают кражи (71,9–81,8 %).

Динамика абсолютных показателей, а также рост удельного веса преступлений на объектах транспорта, совершаемых в отношении работников коммерческих структур, может свидетельствовать о росте их виктимности и (или) о возникновении новых виктимогенных факторов, способствующих совершению в отношении них преступных посягательств, актуализируя разработку новых мер виктимологической профилактики.

Ежегодное количество преступных посягательств в отношении собственников и предпринимателей без образования юридического лица, совершенных на объектах транспорта Российской Федерации, имеет положительную динамику

последовательного снижения. В период с 2016 по 2020 годы абсолютный показатель количества этих преступлений сократился в 2,6 раза (с 415 до 158). Их доля в общем массиве преступных посягательств, совершаемых на объектах транспорта, стабильно снижаясь, составляла 2,3–5 %.

Как и ранее рассмотренная группа потерпевших, собственники и предприниматели без образования юридического лица, чаще становились жертвами краж (ст. 158 УК РФ). Доля таких преступлений варьировалась от 72,8 % до 86 % в общем массиве всех совершённых в отношении них преступлений на объектах транспорта. Причём максимальный удельный вес наблюдался в 2019 году, что указывает на возрастание виктимности данной группы лиц.

В 2020 году значительно сократилось количество зарегистрированных преступлений, совершенных в отношении сотрудников правоохранительных органов (–10,6 %). При этом в период с 2016 по 2018 годы отмечен рост этого показателя на 25,9 % (с 1159 до 1459 преступлений), а в целом за последние пять лет прирост преступлений в отношении указанных лиц составил 9,0 %.

Об ухудшении ситуации с виктимностью сотрудников правоохранительных органов свидетельствует и последовательный рост удельного веса преступлений в отношении них в общем объёме преступности на объектах транспорта. Доля таких преступлений составляла: в 2016 году — 13,9 %, в 2017 году — 15,1 %, в 2018 году — 16,7 %, в 2019 году — 16,8 %, в 2020 году — 18,8 %. Примечательно, что на фоне снижения числа зарегистрированных преступлений, совершенных в 2020 году в отношении рассматриваемой категории лиц, удельный вес этих преступлений продолжил устойчивую динамику роста.

Этот факт также обосновывает необходимость совершенствования профилактики преступлений против данной категории лиц и мер защиты их жизни и здоровья.

Преступные посягательства против представителей органов власти, совершённые на объектах транспорта в целом также характеризовались динамикой роста. В период с 2016 года по 2019 год их количество увеличилось на 27,5 % (с 902 до 1150).

Несмотря на снижение абсолютного показателя в 2020 году ($-8,3\%$ к 2019 г.), в целом за исследуемый пятилетний период прирост преступлений в отношении данной группы лиц составил 17% . Рост виктимности представителей органов власти подтверждается и стабильным ростом удельного веса преступлений в отношении них в общем объеме преступности на объектах транспорта. Доля этих преступлений составляла: в 2016 году — $10,8\%$, в 2017 году — $12,0\%$, в 2018 году — $13,1\%$, в 2019 году — $13,7\%$, в 2020 году — $15,7\%$.

Очевидно, что необходимость осуществления виктимологической профилактики преступлений, совершаемых в отношении представителей органов власти, является актуальной задачей на современном этапе.

Динамика преступных посягательств в отношении работников кредитно-финансовой и банковской системы на объектах транспорта в целом характеризуется относительной стабильностью показателей.

Абсолютные значения ежегодного количества преступлений соответствовали: в 2016 году — 77, в 2017 году — 55, в 2018 году — 70, в 2019 году — 77, в 2020 году — 53. Доля этих преступлений среди всех преступлений на объектах транспорта, по которым имеются потерпевшие, составляла менее одного процента ($0,6-0,9\%$).

Следует отметить, что в 2019 году наблюдался рост как самих преступных посягательств в отношении работников кредитно-финансовой и банковской системы на объектах транспорта ($+10\%$ к 2018 г.), так и незначительный рост доли этих преступлений ($с\ 0,8\%$ до $0,9\%$). Кражи составляют большую часть преступлений, совершаемых в отношении указанных лиц, однако их доля за последние пять лет существенно отличалась.

Так, минимальный удельный вес краж среди всех преступлений на объектах транспорта в отношении работников кредитно-финансовой и банковской системы зафиксирован в 2020 году ($66,0\%$), максимальный — в 2019 году ($83,1\%$). При этом в предыдущие четыре года наблюдался стабильный и активный рост данного показателя, который соответствовал: в 2016 году — $66,2\%$, в 2017 году — $72,7\%$, в 2018 году — $78,6\%$, в 2019 году — $83,1\%$.

Несмотря на снижение показателей данных преступлений в 2020 году, их рост с 2016 по 2019 годы свидетельствует о возникших условиях дальнейшей виктимизации работников кредитно-финансовой и банковской системы, а также возросшем для них риске стать жертвой краж на объектах транспорта.

В структуре преступлений в отношении работников кредитно-финансовой и банковской системы статистикой выделяются следующие группы преступлений: в отношении кассиров, в отношении инкассаторов, а к третьей группе можно отнести преступления в отношении иных работников данной системы.

За последние пять лет на объектах транспорта в отношении инкассаторов совершалось в среднем 1 преступление в год.

В отношении кассиров в среднем зарегистрировано 19,4 преступных посягательств ежегодно. При этом рассматриваемый показатель за период с 2016 по 2019 годы сократился на $32,1\%$, а за исследуемый период (2016–2020 гг.) — в 2,5 раза.

В отличие от преступлений в отношении кассиров и инкассаторов, преступные посягательства в отношении иных работников кредитно-финансовой и банковской системы в целом увеличивались. Стабильный рост абсолютного показателя наблюдался с 2017 по 2019 годы. В период с 2016 года по 2019 год количество таких преступлений выросло на $18,8\%$. В 2020 году зафиксировано естественное для периода ограничительных мер снижение абсолютного показателя данных преступлений в 2,4 раза.

Ежегодное количество преступлений в отношении работников сельского хозяйства, совершаемых на объектах транспорта, на протяжении последних пяти лет не поднималось выше 10 в год. С 2016 до 2019 года этот показатель преимущественно возрастал, увеличившись в целом в 2 раза. Однако в 2020 году зафиксировано его снижение по сравнению с предыдущим годом в 2,5 раза.

Преступлений в отношении водителей междугородного транспорта регистрировалось от одного до пяти в год, в отношении водителей международного транспорта — не более одного.

Негативной динамикой можно охарактеризовать количество лиц, ежегодно погибающих от преступных посягательств, совершаемых на объектах транспорта. В целом за исследуемый период количество погибших выросло на 19,2 % с 146 человека в 2016 году до 174 человек в 2020 году.

Однако, учитывая изменения условий жизни населения нашей страны и мира, связанные с введёнными в 2020 году мерами ограничения, более показательной представляется динамика в период с 2016 по 2019 годы, за который количество погибших выросло на 96,6 %. Самый большой годовой прирост числа погибших от преступлений зафиксирован именно в 2019 году, составив 287 человек. При этом доля погибших от общего количества потерпевших, возрастая в предыдущие годы, достигла своего максимума (1,2 %).

Это также подтверждает предположение об ухудшении состояния виктимности населения от преступлений с тяжкими последствиями и актуализирует необходимость совершенствования мер защиты личности от преступных посягательств на объектах транспортной системы.

Предыдущий вывод подтверждает и анализ динамики количества зарегистрированных заявлений о безвестном исчезновении человека на объектах транспорта. Ежегодное количество таких заявлений стабильно росло с 2018 по 2020 годы. В 2020 году по сравнению с показателями 2019 года прирост заявлений о безвестном исчезновении человека составил 2,5 %, несмотря на введённые ограничения на передвижение с момента появления новой коронавирусной инфекции. В целом абсолютный показатель вырос за последние пять лет на 46,6 %, в среднем составив 3463 заявлений в год. Рост количества зафиксированных случаев пропавших лиц, продолжившийся в 2020 году, подтверждает ухудшение виктимогенной ситуации на объектах транспорта.

Результаты анализа виктимологических аспектов преступности свидетельствуют о том, что на объектах транспорта, как в целом и по России, более половины лиц, потерпевших от преступных посягательств, стали жертвами преступлений, предусмотренных ст. 158 УК РФ.

Так, доля потерпевших от краж среди всех потерпевших от преступлений на объектах транспорта на протяжении последних пяти лет составляла от 58,0 % до 63,5 %. При этом ежегодный удельный вес потерпевших от краж составлял: в 2016 году — 63,5 %, в 2017 году — 60,1 %, в 2018 году — 61,1 %, в 2019 году — 58,0 %, в 2020 году — 58,7 %. Как видно, доля потерпевших от краж в прошедшем году выросла на 0,7 %.

Вместе с тем, количество потерпевших от краж на объектах транспорта имеет устойчивую тенденцию ежегодного снижения. В целом за пять последних лет их количество сократилось на 20,8 % (с 12 846 до 10 174 человек). Темпы снижения этого показателя в анализируемом периоде составили: в 2017 году — 2,9 %; в 2018 году — 0,1 %; в 2019 году — 2,6 %; 2020 году — 16,2 %. Такая стабильная положительная динамика указывает на эффективную работу по профилактике данных преступлений со стороны сотрудников органов внутренних дел на объектах транспорта.

Поскольку виктимность от краж выше, чем от иных преступлений на объектах транспорта, следует уделить внимание виктимогенным детерминантам краж, выявленным в ходе проведенных исследований.

Было установлено, что в пути следования пассажирским железнодорожным транспортом значительная часть потерпевших заводит случайные знакомства, не опасаясь отрицательных последствий.

Большинство потерпевших от краж во время следования в поездах и электропоездах пригородного направления (43 %) вели себя нейтрально, но в 20,8 % случаях потерпевшие злоупотребляли спиртными напитками в пути следования, а в 36,2 % — облегчили преступнику совершение преступления: отлучались из купе и оставляли вещи без присмотра или 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 вагонах-ресторанах [6, с. 12–13].

Важное значение при выработке и реализации мероприятий, направленных на минимизацию виктимности населения

на объектах транспорта и транспортной инфраструктуры, имеет анализ мотивов преступных посягательств. Под мотивами преступлений понимается осознанное побуждение человека к конкретному преступлению, источник действия, его движущая сила.

и расовой вражды ненависти и мести (2; –71,4% к 2019 г.); ревности, ссоры и других бытовых причин (129; –9,8% к 2019 г.).

Вместе с тем, в 2020 году на объектах транспорта не зафиксировано преступлений по мотивам религиозной вражды, ненависти и мести, раздела сфер влияния, с целью

Таблица 1

Количество расследованных преступлений и мотивы преступных посягательств на объектах транспорта Российской Федерации (2016–2020 гг.)

[Number of crimes investigated and motives for criminal offenses at transportation facilities in the Russian Federation (2016-2020)]

Мотивы преступных посягательств		2016	2017	2018	2019	2020
Всего		4032	3848	4003	3881	3569
совершенных по мотивам:						
побуждений	сексуальных	7	15	5	8	22
	корыстных	2615	2301	2352	2346	2098
	хулиганских	608	663	775	489	517
вражды, ненависти, мести	национальной и расовой	3	0	3	7	2
	религиозной	2	0	0	0	0
ревности, ссоры и других бытовых причин		180	220	182	143	129
раздел сферы влияния		0	0	0	0	0
с целью приобретения (получения)	наркотических средств, сильнодействующих и психотропных веществ, прекурсоров	11	2	3	0	0
	спиртных напитков	0	2	0	0	1
	денежных средств	17	10	12	16	28
	кредита	0	0	0	0	0
с целью завладения	транспортным средством	1	4	1	1	5
	грузом	11	6	12	8	3
	оружием, взрывчатыми и взрывными устройствами, боеприпасами	0	1	0	1	2
с целью сокрытия другого преступления		1	2	3	1	2

Анализ виктимологических аспектов преступности на объектах транспорта показал, что в прошедшем году отмечено снижение количества расследованных уголовно наказуемых деяний, совершенных по мотивам: корыстных побуждений (2098; –10,6% к 2019 г.); с целью завладения грузом (3; –62,5% к 2019 г.); на почве национальной

приобретения наркотических средств, сильнодействующих и психотропных веществ, прекурсоров и получения кредита.

В то же время, наблюдалось увеличение числа преступлений, совершенных по мотивам: хулиганских побуждений (517; +5,7% к 2019 г.); сексуальных побуждений (22; +175,0% к 2019 г.); с целью получения

денежных средств (28; +75,0 % к 2019 г.); с целью сокрытия другого преступления (2; +100,0 % к 2019 г.); с целью завладения транспортным средством (5; +400,0 % к 2019 г.); с целью завладения оружием, взрывчатыми веществами и взрывными устройствами, боеприпасами (5; +100,0 % к 2019 г.) (табл. 1).

Важно отметить, что преступления, совершенные по мотивам корыстных и хулиганских побуждений, на почве ревности, ссоры и других бытовых причин, как и ранее, составляют большинство (76,87 %) от общего количества расследованных преступлений (рис. 3).



Рис. 3. Структура расследованных преступлений по мотивам преступных посягательств на объектах транспорта Российской Федерации в 2020 году

[Structure of investigated crimes on the basis of criminal offenses on transport facilities of the Russian Federation in 2020]

Причем в 2020 году в структуре преступности доля расследованных преступлений, совершенных по мотивам корыстных побуждений, сократилась на 1,66 %, на почве ревности, ссоры и других бытовых причин — на 0,07 % и составила 58,78 % и 3,61 % соответственно. При этом зафиксировано увеличение числа расследованных преступлений, совершенных по мотивам хулиганских и сексуальных побуждений, на 1,88 % и 0,41 % соответственно.

Анализ виктимологической ситуации за первое полугодие 2021 года на объектах транспорта Российской Федерации показал, что в период с января по июль потерпевшими было признано 9755 человек (+14,1 % к 2020 г.)¹, из них: 5556 (57,0 %) — юридиче-

ских лиц, 4199 (43,0 %) — физических лиц. При этом удельный вес потерпевших юридических и физических лиц сохранился.

Важно отметить, что за рассматриваемый период на фоне значительного снижения количества потерпевших от преступлений, отнесенных к категории особо тяжких (–29,8 % к 2020 г.; с 57 до 40 человек), зафиксирован рост количества потерпевших от правонарушений, относящихся к категориям тяжких (+16,8 %; с 813 до 977 человек), средней (+25,7 %; с 2693 до 3386 человек) и небольшой тяжести (+11,2 %; с 4 814 до 5352 человек) преступлений. Наблюдается увеличение числа

потерпевших от преступлений против жизни и здоровья (+21,1 %; с 218 до 264 человек), против собственности (+14,9 % с 6057 до 6951 человека), а также погибших (+51,1 %; с 88 до 133 человек).

Увеличение количества потерпевших в первом полугодии 2021 года связано в первую очередь со снятием ограничений на посещение общественных мест, существовавших в предыдущем году в связи с распространением новой коронавирусной инфекции. В связи с этим по нашему мнению нет веских оснований утверждать о возрастании реальных виктимологических угроз на объектах транспорта России, однако можно констатировать рост зафиксированной виктимизации, объясняющийся указанной причиной.

В июле–сентябре 2021 года был проведен опрос граждан с целью выяснения

¹ За тот же период 2019 г. на объектах транспорта потерпевшими было признано 8377 человек.

мнения об уровне защищенности от преступных посягательств на объектах железнодорожного, водного и воздушного транспорта¹.

Согласно данным опроса, более одной трети респондентов (39 %) отмечают, что «уверены в защищенности» от преступлений на объектах транспорта, мнения «скорее уверены» придерживается почти четверть (24 %), «скорее не уверены» 8 %, «не уверены» 22 % и затрудняются ответить 7 % опрошенных (таблица 2).

особый акцент виктимологической профилактики в краткосрочной перспективе следует сделать на работу со следующими категориями лиц:

- пожилого возраста;
- несовершеннолетними;
- работниками кредитно-финансовой и банковской системы;
- представителями органов власти;
- работниками коммерческих структур;
- приезжими лицами;

Таблица 2

Мнения экспертов об уровне защищенности от преступных посягательств на объектах железнодорожного, водного и воздушного транспорта

[Experts' opinions on the level of protection against criminal attacks on railway, water and air transport facilities]

	Варианты ответов	% ответов	Количество ответов
1.	Уверен(а)	39	68
2.	Скорее уверен(а)	24	43
3.	Скорее не уверен(а)	8	14
4.	Не уверен(а)	22	40
5.	Затрудняюсь ответить	7	13

Заключение

На основании изложенного полагаем, что в целях обеспечения виктимологической безопасности² на объектах транспорта

- иностранными гражданами и лицами без гражданства.

Учитывая количество и удельный вес потерпевших от преступлений против собственности на объектах транспорта, по-прежнему сохраняется актуальность совершенствования мер виктимологической профилактики преступлений данной категории, в первую очередь, краж.

¹ В соответствии с приказом МВД России от 1 декабря 2017 г. № 777 «Об организации постоянного мониторинга общественного мнения о полиции» Управлением по взаимодействию с институтами гражданского общества и средствами массовой информации МВД России на базе АПК «Официальный Интернет-сайт МВД России» на постоянной основе проводятся тематические опросы интернет-пользователей.

² Виктимологическая безопасность — состояние защищенности лиц (особенно их виктимных категорий) от всевозможных угроз, в том числе криминальных, возникающих в экстремальных ситуациях,

конфликтах, обеспечиваемое государством, широким кругом его субъектов посредством снижения виктимности этих лиц, а также ослабления негативного влияния виктимогенных и иных факторов и ситуаций, достигаемое активным внедрением и применением мер, выработанных криминальной виктимологией.

Список источников

1. Майоров А. В., Хашимов А. А. Общество и преступность: зарубежный опыт виктимологического воздействия // Вестник Уральского института экономики, управления и права. 2017. № (38). С. 62–72.

2. Зубарева, Л. Л. Виктимологический аспект преступности иностранцев и лиц без гражданства в Республике Беларусь [Электронный ресурс] // Актуальные вопросы современной юридической науки: теория, практика, методика: сборник материалов II Международной заочной научной конференции, Могилев, 19 мая 2017 года / Министерство внутренних дел Республики Беларусь, учреждение образования «Могилевский институт Министерства внутренних дел Республики Беларусь»; редкол.: В.Е. Бурый (отв. ред.) [и др.]. — Могилев : Могилев. институт МВД, 2017. — 1 электрон. опт. диск (CD-R). С. 195–198.

3. Сарсембаева Г. Ш., Тайлакова М. М. Виктимологическая профилактика преступлений в РК и за рубежом // Актуальные проблемы права и государства: материалы международной заочной научно-практической конференции. (11 июня 2012 г.). — Новосибирск : Изд-во «Сибир. ассоц. Консультантов», 2012. С. 15–23.

4. Окс Л.Е. Виктимологическая характеристика и профилактика корыстно-насильственной преступности в условиях мегаполиса : дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.08. — Москва, 2009. 212 с.

5. Клещина Е. Н. Жертва преступления как объект криминологического учения о жертве преступления // Вестник Московского университета МВД России. 2010. № 2. С. 96–99.

6. Аверинская С. А. Виктимологическая характеристика потерпевшего от краж, совершаемых на пассажирском железнодорожном транспорте // Криминологический журнал Байкальского государственного университета экономики и права. 2009. № 3(9). С. 11–16. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/viktimologicheskaya-harakteristika-poterpevshego-ot-krazh-sovershaemyh-na-passazhirskom-zheleznodorozhnom-transporte> (дата обращения: 01.07.2021).

References

1. Mayorov AV, Khashimov AA. Society and crime: foreign experience of victimological impact. *Vestnik Ural'skogo instituta ekonomiki, upravleniya i prava* [Bulletin of the Ural Institute of Economics, Management and Law]. 2017;(1):62-72. (In Russ.)

2. Zubareva LL. Victimological aspect of crime of foreigners and stateless persons in the Republic of Belarus [Electronic resource]. *Aktual'nye voprosy sovremennoj yuridicheskoy nauki: teoriya, praktika, metodika* [Topical issues of modern legal science: theory, practice, methodology]. Proceedings of the II International Correspondence Scientific Conference, Mogilev, May 19, 2017 / Ministry of Internal Affairs of the Republic of Belarus, educational institution "Mogilev Institute of the Ministry of Internal Affairs of the Republic of Belarus"; editor: V.E. Brown (ed.) [and others]. Mogilev: Mogilev. Institute of the Ministry of Internal Affairs, 2017, 1 electron. opt. disk (CD-R):195-198.

3. Sarsembayeva GSh, Tailakova MM. Victimological prevention of crimes in the Republic of Kazakhstan and abroad. *Aktual'nye problemy prava i gosudarstva* [Actual problems of law and the state]. Proceedings of the international correspondence scientific and practical conference. (June 11, 2012). Novosibirsk: Sibir Publishing House. Assoc. Consultants, 2012:15-23. (In Russ.)

4. Oks LE. *Victimological characteristics and prevention of self-serving violent crime in a megalopolis*. [dissertations]. Moscow, 2009. (In Russ.)

5. Kleshchina EN. The victim of a crime as an object of criminological teaching about the victim of a crime. *Vestnik Moskovskogo universiteta MVD Rossii* [Bulletin of the Moscow University of the Ministry of Internal Affairs of Russia]. 2010;(2):96–99. (In Russ.)

6. Averinskaya SA. Victimological characteristics of the victim of thefts committed on passenger railway transport. *Kriminologicheskij zhurnal Bajkal'skogo gosudarstvennogo universiteta ekonomiki i prava* [Journal of Criminology at Baikal State University of Economics and Law]. 2009;(3):11-16. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/viktimologicheskaya-harakteristika-poterpevshego-ot-krazh-sovershaemyh-na-passazhirskom-zheleznodorozhnom-transporte> (accessed: 01.07.2021).

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ

Тимошина Елена Михайловна кандидат юридических наук, старший научный сотрудник науч.-исследовательского центра № 1, Всероссийский науч.-исследовательский институт МВД России.

121069, г. Москва, ул. Поварская, д. 25, стр. 1,

emtimoshina@rambler.ru,

<https://orcid.org/0000-0001-5903-6014>

Евсеев Андрей Васильевич кандидат юридических наук, ведущий научный сотрудник науч.-исследовательского центра № 1, Всероссийский науч.-исследовательский институт МВД России.

121069, г. Москва, ул. Поварская, д. 25, стр. 1.

andrei.evseew@yandex.ru

<https://orcid.org/0000-0002-7229-0962>

ВКЛАД АВТОРОВ

Текст статьи подготовлен авторами совместно.

КОНФЛИКТ ИНТЕРЕСОВ

Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

Elena M. Timoshina Candidate of Law Science, Senior researcher of the Research Center no.1 of the All-Russian Research Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia.

25 Povarskaya st. bldg 1, Moscow 121069, Russia.

emtimoshina@rambler.ru,

<https://orcid.org/0000-0001-5903-6014>

Andrey V. Evseev Candidate of Law Sciences, Leading researcher of the Research Center no.1 of the All-Russian Research Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia

25 Povarskaya st., bldg 1, Moscow 121069, Russia.

andrei.evseew@yandex.ru

<https://orcid.org/0000-0002-7229-0962>

CONTRIBUTION OF THE AUTHORS

The text of the article was prepared jointly by the authors.

COMPETING INTERESTS

The authors declare no conflicts of interests.

Дата поступления статьи / Received: 18.01.2022.

Дата рецензирования статьи / Revised: 05.02.2022.

Дата принятия статьи к публикации / Accepted: 05.03.2022.