

Е.В. Чиненов, В.И. Шукин

**ИСПОЛЬЗОВАНИЕ СПЕЦИАЛЬНЫХ ЗНАНИЙ ПРИ РАСКРЫТИИ
И РАССЛЕДОВАНИИ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ,
СОВЕРШАЕМЫХ НА ОБЪЕКТАХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО
ТРАНСПОРТА**

В статье рассматриваются вопросы организации раскрытия и расследования экономических преступлений, совершаемых на объектах железнодорожного транспорта. Определяются специфические особенности экономической деятельности объектов железнодорожного транспорта и их влияние на процесс собирания доказательств по этой категории уголовных дел. Важнейшим условием эффективного расследования экономических преступлений, совершаемых на объектах железнодорожного транспорта, является использование специальных знаний.

Ключевые слова: расследование преступлений, экономика, специальные знания.

E.V. Chinenov, V.I. Schukin

**USE OF SPECIAL KNOWLEDGE AT DETECTION AND
INVESTIGATION OF THE ECONOMIC CRIMES MADE ON THE
OBJECTS OF A RAILWAY TRANSPORT**

The article deals with the issues of the organisation of detection and investigation of the economic crimes made on the objects of a railway transport. It is also determines the specific features of economic activities of the objects of a railway transport and their influence on the process of collecting evidence on this category of criminal cases. The major condition of the effective investigation of the economic crime made on the objects of a railway transport is the use of special knowledge.

Keywords: investigation of crimes, economy, special knowledge.

Организация расследования экономических преступлений, совершаемых на объектах железнодорожного транспорта, имеет выраженную специфику. Это обусловливается технологическими особенностями железнодорожной отрасли, а также особенностями ее экономики, отраслевого бухгалтерского учета, анализа финансово-хозяйственной деятельности, ревизии и контроля. При расследовании экономических преступлений, совершаемых в отрасли железнодорожного транспорта, объектом изучения следователя выступают имущественные, товарные и материальные объекты, денежные средства, а также первичные, бухгалтерские, финансовые, отчетные документы участников финансово-хозяйственной деятельности.

Экономическая преступность в железнодорожной отрасли имеет свои особенности:

1) профессиональность в сфере деятельности. Железнодорожная отрасль так же, как и большинство других сфер, например, финансовая, агропромышленный комплекс, сфера страхования, бюджетная сфера профессиональна;

2) специфичность субъектов экономической деятельности (организационно-структурные особенности, особенности в маркетинге и менеджменте хозяйствующих субъектов). Хозяйствующие субъекты, обеспечивающие жизнедеятельность железнодорожной отрасли, занимаются

различными видами деятельности; отрасль имеет особенный продукт экономической деятельности; индивидуальность оказываемого спектра услуг; экономические особенности товарно-денежных отношений; специфическое ценообразование, особый учет материальных ценностей;

3) механизм совершения преступления, его сокрытие или маскировка под видимую законную экономическую деятельность. В железнодорожной отрасли составляются и обращаются специфичные по содержанию, а в ряде случаев и по форме документы, в том числе бухгалтерские, финансовые, отчетные, технологические, технические и пр. Для совершения преступления преступниками используются базовые профессиональные знания, профессиональный опыт, служебная информированность и осведомленность, владение спецификой ведомственных нормативных правовых актов в сфере функционирования железнодорожного транспорта, сговор и преступные связи.

Анализ оперативно-следственной практики, анкетирование и интервьюирование сотрудников ОВД на транспорте показывают, что проблемами расследования преступлений, совершаемых на объектах железнодорожного транспорта, являются:

1. Недостаточность специальных экономических знаний у выпускников учебных заведений. Недостаточность практического опыта применения этих знаний при работе с документами и записями в делах хозяйствующих субъектов железнодорожного транспорта.

2. Специфика экономики железнодорожного транспорта, особенности, принципы и методы управления.

3. Слабое знание основ планирования и прогнозирования в отрасли, применяемых аналитических и статистических методик и их влияние на результат деятельности.

4. Широкая видовая структура материально-технической базы и ее разнонаправленность:

- пути железных дорог;
- строительство;
- электрификация железных дорог и инфраструктуры;
- вагонные парки и вагоноремонтные базы;
- контейнерные перевозки и пакетирование грузов;
- логистика;
- грузовые и сортировочные станции.

5. Особенности построения экономической информации об основных фондах и оборотных средствах железных дорог.

6. Специфика организации и планирования труда и расчета заработной платы в отрасли.

7. Специфика эксплуатационных расходов и расчета себестоимости как особенного продукта железнодорожной транспортной отрасли – перемещения, так и прочих видов хозяйственной деятельности.

8. Политика ценообразования на основе тарифов на грузовые и пассажирские перевозки.

9. Особенности прохождения экономической информации в системе первичного материального, бухгалтерского, налогового учета и отчетности, а также финансов транспортной организации. Наличие специфических документов по фактам совершаемых хозяйственных операций.

Не вызывает сомнения, что знание закономерностей образования специфических следов, грамотное использование необходимых средств и методов их обнаружения и осуществления специального исследования, является едва ли не важнейшим условием эффективного расследования экономического преступления. В ряде случаев при расследовании экономического преступления открыто проявляются лишь видимые следы, выражающиеся в излишках, недостачах товарно-материальных ценностей и денежных средств, изъятиях и перемещениях похищаемых объектов, наличии недоброкачественной документации [1, с. 68; 2, с. 30].

Большая часть признаков следов экономических преступлений кроется в глубине отраслевой (ведомственной) специфики первичной и отчетной документации бухгалтерского учета, в необоснованных, подложных учетных записях в бухгалтерских счетах, схемах проведения необходимой маскирующей информации через различные юридические и физические лица и пр. Большая часть следов может быть установлена путем применения специальных знаний, проведения специальных исследований и судебных экспертиз. По мнению С.П. Голубятникова, возможность изучения закономерностей слеодообразования и использования специальных знаний для обнаружения замаскированных экономических преступлений должна осуществляться в рамках теории криминалистической диагностики преступлений по экономической информации [3, с. 92; 4, с. 58]. В основу решения таких диагностических задач положено изучение свойств и состояний объекта с учетом происходивших в нем изменений, определяемых условиями и факторами криминальной ситуации [5, с. 73].

Решение диагностических задач, специальные исследования экономической информации и отчетной документации позволяют следователю установить факт преступного деяния или его вероятность, определить механизм преступления, восстановить событие преступления по его следам. Таким образом, только на основе комплекса специальных знаний субъект расследования может выстроить гипотетическую модель деятельности хозяйствующего субъекта и картину следов, возникающих в системе учета и отчетности.

Принимая во внимание отдельные положения теории криминалистической систематики, предложенной А.Ю. Головиным, вышеуказанное дает основание выявить специфику железнодорожной отрасли, вычленив важные конкретизирующие ее особенности в рамках формируемой системы теоретических основ организации расследования экономических преступлений в сфере железнодорожного транспорта [6, с. 108].

В определенной системе четко прослеживается экономическая составляющая – экономическая информация, отражающая не только хозяйственную и преступную деятельность, но и сложный системный объект, характеризующий результат взаимодействия этих двух процессов (субъекта экономической деятельности и преступной деятельности в ней) в виде специальных экономико-криминалистических знаний. Комплекс этих знаний должен быть несколько шире специальных экономических знаний, которые, по мнению Л.П. Климович, относятся к отрасли экономических и судебно-бухгалтерских, имеющихся у сведущих лиц и используемых для целей уголовного судопроизводства. В частности, на сегодняшний день одним из

системных источников этих знаний являются судебно-бухгалтерские, в обобщенном виде дающие представления о работе с экономической информацией и документацией [7, с. 226].

Интеграция комплекса теоретических знаний о деятельности железнодорожного транспорта и отдельных его объектов в криминалистическую науку обуславливает формирование концепции использования специальных знаний при раскрытии и расследовании преступлений, совершаемых на объектах железнодорожного транспорта.

С учетом изложенных позиций, объектом исследования будут выступать:

- изучение свойств механизма взаимодействия хозяйственной деятельности и преступной;
- исследование закономерностей отражения этих свойств механизма в системе экономической информации;
- познание закономерностей распознавания признаков преступных действий в сфере экономической деятельности объектов железнодорожного транспорта.

На распознавание указанных процессов оказывает влияние два ключевых фактора:

- специфика железнодорожной отрасли;
- специфика экономической информации, специфика учетных процессов хозяйственной и финансовой деятельности.

Специфика отрасли объяснима организационной структурой ее построения. Это линейно выстроенная производственно-экономическая система, характеризующаяся разветвленной территориальной, функциональной и производственной структурой, состоящей из: управлений, отделений железных дорог, железнодорожных станций, локомотивных и вагонных депо, дистанций пути, сигнализации и связи, электроснабжения, погрузочно-разгрузочных работ, промышленных, ремонтно-строительных и иных организаций. Как известно из базового учебного курса экономики, любое производственное предприятие в принципе может существовать автономно, оно имеет законченную продукцию и может ее реализовать вне зависимости от других. Предприятия же в составе железной дороги – линейные, так как выполняют только лишь определенные технологические операции. Их продукция не имеет законченной формы, а ее потребителем является железная дорога. Оплата за продукцию может происходить только после того, как сформируются информация и средства за работу в целом, а потому платежи зависят от большого количества обстоятельств, договорных отношений, калькуляций, синтетических обобщений и аналитических детализаций, растянуты во времени и электронных системах. Иными словами, многообразие видовых хозяйствующих субъектов железнодорожной отрасли оказывает существенное влияние на систему формирования, сбора и обобщения информации, в которой формируются все сведения о хозяйственной жизни.

В основе информационных систем железнодорожного транспорта, обеспечивающих перевозочные процессы, маркетинг, экономику, финансы, поддержание инфраструктуры, лежит автоматизация (компьютеризация). Информация из различных субъектов (управления, отделения железных дорог, филиалы, центральные, региональные, узловые центры обслуживания, хозяйствующие субъекты, не имеющие статуса железных дорог и пр.) вводится в

эту систему, обрабатывается и обобщается. Как и любая другая данная система не лишена недостатков, которыми пользуются осведомленные преступники, в частности это: неоднородность формируемой информации; длинные цепочки прохождения информации; дублиаж ввода информации в различных организациях структуры; выполнение персоналом не всегда свойственных функций, невозможность узкой специализации. Такое положение затрудняет поисковую деятельность оперативного работника или следователя и сказывается на качестве сбора доказательственной базы по экономическим преступлениям, совершенным в отрасли.

Другой особенностью использования информации сотрудниками правоохранительных органов на железнодорожном транспорте является применяемая на этом виде транспорта система документооборота. В ее основе лежит использование электронных копий документов. Само по себе это ставит проблему перед пользователями информации, заключающуюся в необходимости сверки соответствия электронных копий бумажным оригиналам, что в оперативных условиях и при недостатке времени, сил и средств бывает достаточно затруднительно. По нашему мнению, получаемая путем сканирования копия не является полноценным документом (пусть электронным), так как данный метод не гарантирует точного соответствия оригинала и копии. В нем не всегда присутствует электронная цифровая подпись лица, удостоверяющего документ. Современные технические возможности позволяют изготовить фальсифицированные документы, первичный неквалифицированный осмотр которых не позволяет выявить существенные признаки, свидетельствующие о материальном подлоге.

Специфика объектов железнодорожного транспорта просматривается во всех без исключения направлениях их деятельности.

В области эксплуатации локомотивного парка: технологические циклы обслуживания тепловозов и вагонов, начисление износа запасных частей, расходование горюче-смазочных материалов, пробег транспортного средства, ремонтные работы, простои и пр.

В области строительства железных дорог: от примитивных способов имитации выполнения подготовительных работ, нарушения технологии монтажных работ верхних строений пути до сложных комбинаций перечисления денежных средств под проводимые конкурсы, умышленных завышений стоимости выполненных работ, фальсификации проектно-сметной и отчетной документации и др.

В области логистики: выстраивание схем маршрута движения, предполагающего лишней магистральный пробег, повышенный простой, расчет излишних тонно-километров.

В сфере материально-технической базы: несоблюдение сроков полезного использования отдельных, в том числе уникальных (используемых только в железнодорожной области) объектов железнодорожного транспорта и транспортной инфраструктуры, манипуляции с амортизацией и износом.

В области инвестиционных проектов: мошеннические схемы при формировании и исполнении договорных отношений, нарушение правил осуществления финансовых и хозяйственных операций. Отдельные вопросы методики расследования мошенничества, связанного с осуществлением инвестиционных проектов на предприятиях железнодорожного транспорта, рассматривались в исследованиях А.Л. Пермякова [8, с. 9; 9, с. 101].

Проблемой раскрытия и расследования экономических преступлений в изучаемой отрасли народного хозяйства является использование бухгалтерской информации. Бухгалтерский учет в каждой отрасли индивидуален. «Железнодорожная» специфика также не является исключением. Во всей системе хозяйствующих субъектов в сфере железнодорожного транспорта осуществляется единая учетная политика, в которой раскрываются основные положения единства ее элементов для всех субъектов, формирование выручки, доходов и доходных поступлений от перевозок грузов, пассажиров, почты, багажа; выручки от реализации продукции, товаров, услуг по вспомогательной деятельности; формирование расходов – база, нормативы, источники. Единство учетной политики позволяет осуществлять профилактику преступлений, например в сфере инвестиционных проектов. Так, инвестиционная политика в большей степени зависит от величины финансовых инвестиций, следовательно, от единой учетной политики предприятий, способа начисления амортизации основных средств как источника капитальных вложений. Применение на предприятии различных способов начисления амортизации основных средств позволяет преступникам искажать стоимостный учет основных производственных фондов. Тем самым, во-первых, формируются резервы для предстоящих хищений и присвоений, а, во-вторых, искажается расчет себестоимости основного вида деятельности, как следствие, ее результат и налоговые платежи, т. е. увеличивается стоимостное выражение объекта налогообложения, что приводит в конечном итоге к уклонению от уплаты налогов.

Отражение хозяйственных операций, осуществляемых предприятиями в железнодорожной сфере, в бухгалтерском учете также имеет ряд особенностей. Имеются законы, большое количество подзаконных нормативно-правовых актов и ведомственных инструкций: федеральный закон от 25 августа 1995 г. № 153-ФЗ «О федеральном железнодорожном транспорте», федеральный закон от 6 декабря 2011 г. «О бухгалтерском учете» № 402-ФЗ, постановление Правительства РФ от 18 февраля 1998 № 215 «О введении отдельного бухгалтерского учета затрат предприятий федерального железнодорожного транспорта по грузовым и пассажирским перевозкам», указ Президента РФ от 8 ноября 1997 № 1201 «О совершенствовании структуры железнодорожного транспорта Российской Федерации», распоряжение Министерства путей сообщения Российской Федерации об утверждении методических рекомендаций по определению ставок арендной платы за пользование грузовыми вагонами инвентарного парка МПС России и сбора за их техническое обслуживание и содержание на грузовые вагоны инвентарного парка от 7 марта 2003 г. № 270р и др. В железнодорожной отрасли действует план счетов бухгалтерского учета основной деятельности железных дорог, в структуре которого выделяются специальные счета, такие, например, как 77-2 «Внутриведомственные расчеты по доходам от перевозок и прочим операциям железной дороги»; 79-5 «Внутрихозяйственные расчеты за материалы верхнего строения пути» и многие другие.

Организация учетного процесса в ОАО «РЖД» осуществляется бухгалтерской службой и центром корпоративного учета и отчетности «Желдоручет» – филиалом компании.

Еще одной особенностью бухгалтерского учетного процесса на объектах железнодорожного транспорта являются: профильность и разнообразие хозяйственных операций, как следствие, использование для их отражения в учете узкоспециализированного программного обеспечения (программные продукты SAP R-3 (в ОАО «РЖД»), «1С: Бухгалтерия», «Импульс-ИВЦ», первичный учет на основе электронной программы Excel, ведение бухучета вручную).

Из вышесказанного представляется возможным сформулировать вывод о том, что важнейшим условием эффективного расследования экономических преступлений, совершаемых на объектах железнодорожного транспорта, является использование специальных знаний. Использование этих знаний направлено на обнаружение и фиксацию противоправных фактов в экономике хозяйствующих субъектов отрасли.

В статье обозначена лишь часть проблем, с которыми сталкиваются следователи и оперативные сотрудники транспортной полиции при расследовании экономических преступлений. При этом очевидна не только актуальность проблематики для следственной практики, но и необходимость ее комплексного решения с позиции криминалистической науки.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЕ ССЫЛКИ

1. Журавлев С.Ю., Полякова М.А. Использование специальных познаний при расследовании экономических преступлений // Вестник Нижегородской академии МВД России. 2009. № 1 (10). С. 66–71.
2. Журавлев С.Ю. Расследование экономических преступлений. М., 2005. 496 с.
3. Леханова Е.С. Проблемы криминалистической адаптации судебно-экономических знаний к задачам раскрытия и расследования преступлений // Вестник Нижегородской академии МВД России. 2008. № 2 (9). С. 91–95.
4. Голубятников С.П. Экономическая криминалистика: этапы становления, перспективы развития // Экономическая безопасность России: политические ориентиры, законодательные приоритеты, практика обеспечения: Вестник Нижегородской академии МВД России. 2001. № 1. С. 55–60.
5. Корухов Ю.Г. Криминалистическая диагностика при расследовании преступлений. М., 1998. 288 с.
6. Головин А.Ю. Криминалистическая систематик: монография / под общ. ред. Н.П. Яблокова. М., 2002. 306 с.
7. Климович Л.П. Возможности судебно-экономической экспертизы в установлении признаков объективной стороны составов преступлений в сфере экономической деятельности // Вестник Тюменского государственного университета. 2004. № 1. С. 225–229.
8. Пермяков А.Л. Методика расследования мошенничества, связанного с осуществлением инвестиционных проектов на предприятиях железнодорожного транспорта. автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Ростов н/Д., 2016. 28 с.
9. Грибунов О.П., Пермяков А.Л. Способы совершения хищений, связанных с осуществлением инвестиционных проектов на предприятиях железнодорожного транспорта // Известия Байкальского государственного университета. 2015. Т. 25. № 6. С. 1098–1107.