

УДК: 343.98

DOI: 10.24411/2312-3184-2019-10018

**Малыхина Екатерина Анатольевна**  
старший редактор НИиРИО  
Восточно-Сибирского института  
МВД России  
кандидат юридических наук  
E-mail: malykhina\_ek@mail.ru

**Malykhina Ekaterina Anatolyevna**  
senior editor of Research and Publishing  
Department of the East-Siberian  
Institute of the Ministry of Internal  
affairs of the Russian Federation  
Candidate of Law Sciences  
E-mail: malykhina\_ek@mail.ru

## **СТРУКТУРА И СОДЕРЖАНИЕ КРИМИНАЛИСТИЧЕСКОЙ ХАРАКТЕРИСТИКИ ХИЩЕНИЙ КОМПЛЕКТУЮЩИХ ДЕТАЛЕЙ ОБЪЕКТОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА И ЕЕ ЗНАЧЕНИЕ ДЛЯ ЧАСТНОЙ МЕТОДИКИ РАССЛЕДОВАНИЯ**

**Введение:** в статье рассматриваются специфические черты совершения преступлений, связанных с хищениями литых деталей железнодорожного транспорта, определяющие особенности формирования частной криминалистической методики расследования, в частности составной ее части – криминалистической характеристики преступлений, включающей в себя значимые структурные элементы, такие как предмет преступного посягательства, способ и обстановка совершения хищений, личность преступника, объединенных особыми корреляционными связями, служащими одним из условий для формирования актуальных следственных версий по уголовным делам.

**Материалы и методы:** нормативную основу исследования образуют Конституция Российской Федерации, уголовное и уголовно-процессуальное законодательство, локальные нормативные акты, регламентирующие осуществление деятельности по организации железнодорожных грузовых и пассажирских перевозок, выполнение плановых и иных видов ремонтов на вагоне, а также формулирующие основные положения безопасности движения и функционирования жизненного цикла железнодорожного подвижного состава. Методологической основой исследования послужил общий диалектический метод научного познания, носящий универсальный характер, также методы логической дедукции, индукции, познавательные методы и приемы наблюдения, сравнения, анализа, обобщения и описания.

**Результаты исследования:** позволили уточнить отдельные положения, относящиеся к криминалистической характеристике, раскрыть содержание и практическое значение структурных элементов для выдвижения следственных версий и оптимизации процесса расследования хищений деталей железнодорож-

ного транспорта, а также установить вероятностные корреляционные связи между ними.

**Выводы и заключения:** проанализированные взаимосвязи между отдельными элементами криминалистических особенностей раскрыли взаимообусловленность особенностей элементов криминалистической характеристики хищений деталей железнодорожного транспорта.

*Ключевые слова:* железнодорожный транспорт, литые детали, криминалистическая характеристика, способ, личность преступника, обстановка, предмет преступного посягательства.

## STRUCTURE AND CONTENT OF THE CRIMINALISTIC CHARACTERISTICS OF THEFTS OF THE COMPONENT PARTS OF THE RAILWAY TRANSPORT OBJECTS AND ITS VALUE FOR THE SPECIFIC INVESTIGATION METHODOLOGY

**Introduction:** the article discusses features of crimes related to theft of cast parts of railway transport, defining aspects of the formation of a specific forensic investigation method, in particular its part - forensic characterization of crimes, including significant structural elements, such as the subject of criminal encroachment, the modus operandi and situation of the theft, the identity of the offender, united by specially correlated links, serving as one of conditions for the formation of the actual investigative leads in criminal cases.

**Materials and Methods:** the regulatory framework of the study is formed by the Constitution of the Russian Federation, criminal and criminal procedure legislation, local regulations governing organization of rail freight and passenger traffic, implementation of planned and other types of car repairs, and formulating basic provisions of traffic safety and functioning of the life cycle of railway rolling stock. The methodological basis of the study was the general dialectical method of scientific cognition, which is universal in nature, as well as methods of logical deduction, induction, cognitive methods and techniques of observation, comparison, analysis, synthesis and description.

**Results:** allowed to clarify certain provisions related to forensic characterization, to reveal the content and practical importance of structural elements to push investigative leads and streamline the investigation process of theft of railway transport parts, as well as to make probabilistic connections between them.

**Summary and Conclusion:** the analyzed interrelations between individual elements of forensic features revealed the interdependence of features of elements of forensic characterization of theft of railway transport parts.

*Key words:* railway transport, cast parts, forensic characterization, technique, identity of the offender, situation, subject of criminal encroachment.

Борьба с преступностью играет важную роль в формировании и поддержании устойчивого правового государства. Соблюдение должного уровня правопорядка и законности – одна из приоритетных задач современного общества. Немаловажное значение в решении данного вопроса принадлежит одному из ключевых разделов науки криминалистики – криминалистической методике. В современных трудах исследователи особое внимание уделяют формулированию частной криминалистической методики расследования отдельных видов преступлений. Разработка таких методик представляет собой одну из актуальных тенденций развития криминалистической науки [1, с. 76]. При этом, как справедливо отметил О. П. Грибунов, построение частной методики осуществляется на основании уголовно-правовой квалификации преступлений, а также установления какого-либо криминалистического критерия, присущего каждому конкретному виду преступных деяний [2, с. 59].

При формировании частной методики по преступлениям, связанным с хищениями деталей объектов железнодорожного транспорта, в первую очередь необходимо определить наиболее приоритетный криминалистический критерий. Так, с учетом специфики деяний можно констатировать, что в роли данного критерия выступает железнодорожный транспорт, а именно литые детали подвижного состава (колесные пары, боковые рамы, надрессорные балки). Указанное обстоятельство служит условием формирования особых закономерностей, присущих совершению данной группы преступлений. Элементы подвижного состава в своей совокупности представляют основу ходовой части и необходимы для обеспечения безопасного функционирования всех видов перевозок на железной дороге, что является одной из приоритетных задач государства, ведь экономика страны во многом зависит от деятельности железной дороги.

Структурные элементы расследования деяний, сопряженных с хищениями деталей объектов железнодорожного транспорта, сведены в одну частную криминалистическую методику в связи с единым предметом преступного посягательства, а также на основании сходства способов и обстановки совершения преступлений, криминалистических особенностей личности преступника.

В этой связи немаловажным элементом при формировании частной методики является исследование своеобразных черт и структуры криминалистической характеристики.

В юриспруденции существует ряд исследований, посвященных проблемам раскрытия и расследования преступлений, совершаемых на объектах железнодорожного транспорта. Так, в диссертационных работах И.А. Воронова, В.Г. Крайильникова, М.И. Курбатовой, М.А. Меркулова, Е.Ф. Новикова, А.М. Нудельштейна, О.В. Цукановой, Е.Е. Шишова и других авторов рассмотрен ряд вопросов, касающихся методики расследования хищений грузов, краж, грабежей и разбоев, совершаемых в отношении пассажиров на железнодорожном транспорте; исследованы особенности применения специальных знаний при расследовании краж грузов, а также иные аспекты, связанные с расследованием преступлений, совершаемых на объектах железнодорожного транспорта.

Не подвергая сомнению и не умаляя научных выводов и положений, отображенных в подобных работах, полагаем целесообразным отметить, что в данных трудах анализируются многие проблемы, генерируемые процессом формирования частной криминалистической методики расследования указанных преступлений, однако авторами не исследовались особенности хищений деталей объектов железнодорожного транспорта, не рассматривались и не формулировались проблемы криминалистического научного знания преступлений данного вида.

Нормативную основу исследования образуют Конституция Российской Федерации, уголовное и уголовно-процессуальное законодательство, иные федеральные законы; акты официального толкования норм, подзаконные нормативные акты, регулирующие отношения в сфере правоприменительной деятельности, направленной на борьбу с хищениями на объектах железнодорожного транспорта. Кроме того, в процессе исследования изучению были подвергнуты локальные нормативные акты, регламентирующие осуществление деятельности по организации железнодорожных грузовых и пассажирских перевозок, выполнение плановых и иных видов ремонтов на вагоне, а также формулирующие основные положения безопасности движения и функционирования жизненного цикла железнодорожного подвижного состава.

Эмпирической базой исследования послужили данные, полученные в процессе анализа и обобщения материалов 130 уголовных дел о преступлениях, связанных с хищениями деталей железнодорожного транспорта, предварительное следствие по которым осуществлялось в линейных отделах полиции, расположенных на территории Восточно-Сибирской, Дальневосточной, Забайкальской и Западно-Сибирской железной дороги; результаты интервьюирования следователей (руководителей следственных органов) органов внутренних дел на транспорте, экспертов Экспертно-криминалистического центра на транспорте, оперативных уполномоченных подразделения ОБППГ.

Методологической основой является общий диалектический метод научного познания, носящий универсальный характер, познавательные методы и приемы наблюдения, анализа, обобщения и описания, также методы анкетирования, интервьюирования, обобщения судебно-следственной практики.

Обращаясь к изучению вопроса криминалистической характеристики хищений деталей железнодорожного транспорта, важно особое внимание уделять специфике железнодорожного комплекса, особенностям функционирования данной организационной системы [3, с. 126].

В федеральном законе «О федеральном железнодорожном транспорте» указано, что железнодорожный транспорт представляет собой особый производственно-технологический комплекс, состоящий из инфраструктуры железнодорожного транспорта, подвижного состава, иного имущества и элементов, которые в своей совокупности призваны обеспечивать потребности физических и

юридических лиц, государства в перевозках и выполнении иных работ (услуг), связанных с указанными перевозками<sup>1</sup>.

Так, особенности предмета преступного посягательства по делам о хищениях литых деталей железнодорожного транспорта определяют необходимость качественного и полноценного сбора информации о данном элементе криминалистической характеристики. Это объясняется в первую очередь особой его спецификой, сложной структурно значимой системой составляющих деталей железнодорожного транспорта, а также достаточно обособленной информацией о предмете хищения.

Предмет преступного посягательства включает в себя несколько элементов. Так, ходовые части локомотива (тележки вагонов) являются главнейшим узлом вагона, посредством данного элемента обеспечивается безопасное его взаимодействие с железнодорожными путями. К отдельным узлам тележек вагонов относятся надрессорные балки, колесные пары, боковые рамы, которые, в свою очередь, являются непосредственным предметом хищения.

Анализ следственной и судебной практики позволяет определить, что в 47 % случаев предметом хищения по рассматриваемым делам выступают такие детали, как колесные пары, далее следуют боковые рамы (38 %) и реже – надрессорные балки (15 %).

Колесные пары представляют собой один из наиболее важных узлов вагона, исправная работа которых напрямую обеспечивает безопасность движения. Они несут на себе массу всего вагона и направляют его по рельсовому пути, поэтому исправность работы колесных пар требует тщательного исследования, наблюдения и контроля.

Боковые рамы вагона представляют собой часть несущей конструкции кузова, при этом являются одной из основных частей вагона, на которой в зависимости от его назначения укрепляют кузов, автосцепное устройство, узлы автоматического и ручного тормозов. Так, можно сказать, что на раме монтируются все основные узлы вагона. Она опирается на ходовые части, воспринимает все статические и динамические нагрузки, действующие на вагон [4, с. 27].

Рама тележки объединяет все элементы конструкции в единый узел – тележку и предоставляет элементам возможность реализовать свое функциональное назначение, обеспечивая безопасную эксплуатацию вагона. Данные элементы подвижного состава относятся к числу наиболее металлоемких силовых, т. е. воспринимающих нагрузки деталей тележки [5, с. 213].

Надрессорные балки представляют собой одну из деталей конструкции тележек вагона, служащие соединительным элементом между двумя боковыми рамами.

---

<sup>1</sup> О федеральном железнодорожном транспорте: федер. закон от 10 янв. 2003 г. № 17-ФЗ (в ред. федер. закона от 7 июля 2003 г. № 115-ФЗ) // СЗ РФ. – 2003. – № 2. – Ст. 169).

Так, все элементы тележек вагонов имеют особое значение для перевозочного процесса, использование и применение данных деталей в соответствии с установленными государственными стандартами позволяют обеспечивать высокое качество их работы, а также безопасность движения. Для всестороннего расследования и раскрытия преступлений, связанных с хищениями литых деталей тележек вагона, правоохранительным органам необходимо в полной мере обладать общими знаниями о предмете хищения, его индивидуальных особенностях.

Изучение перевозочных, сопроводительных и эксплуатационных документов похищенных деталей поможет установить завод-изготовитель искомого имущества, год введения в эксплуатацию, плановые прохождения технического осмотра, а также отследить движение похищенной детали на протяжении всего срока эксплуатации. Благодаря существующей базе Главного вычислительного центра ОАО «РЖД» (далее – ГВЦ ОАО «РЖД») можно по маркировочным обозначениям, нанесенным на деталь, выявить, на каком вагоне она должна находиться и по какой станции в последний раз данная информация обновлялась.

Следующим немаловажным элементом является личность преступника. Указанное понятие включает в себе совокупность данных, необходимых для выстраивания полноценной картины криминалистической характеристики преступного деяния конкретного вида и на протяжении многих лет является объектом пристального внимания ученых-специалистов [6, с. 57].

Изучение судебной практики показало, что в 94 % случаев совершенных преступлений субъектом преступного деяния выступали непосредственные сотрудники железнодорожного комплекса, работающие в различных отраслях указанной структуры, на разнообразных должностях и обладающие специальными познаниями. Кроме того, анализ уголовных дел позволил выявить, что все хищения совершались умышленно, а в 89 % случаев – группой лиц. Указанное обстоятельство объясняется тем, что совершение рассматриваемых преступных деяний требует от субъекта преступления особых умений и навыков, а также возможности беспрепятственного доступа к объектам железнодорожного транспорта и служебной документации. Кроме того, в связи с крупногабаритностью деталей и имеющихся на каждой из них индивидуальных маркировочных обозначений преступникам зачастую приходится использовать помощь иных лиц (в 97 % случаев также работников железнодорожной сферы), что подтверждает статистику совершения рассматриваемых деяний группой лиц. Однако анализ следственно-судебной практики показал, что в 100 % случаев по делам о хищениях комплектующих деталей объектов железнодорожного транспорта преступники, помимо лиц, вовлеченных в обстоятельства и сущность преступных намерений, привлекают к совершению деяний некоторое количество сотрудников железнодорожного комплекса, не сообщая им о противоправности своих намерений. Данное обстоятельство определено спецификой всего железнодорожного комплекса, а также непосредственного предмета хищения, ведь для сокрытия следов преступной деятельности необходимо одновременно иметь доступ как к предме-

ту посягательства, так и к электронным базам ОАО «РЖД», служебной документации и специализированной технике.

Изучение массива уголовных дел позволяет выявить, какие должности занимают сотрудники, наиболее часто причастные к совершению преступных деяний, а также определить уровень профессиональных качеств этих сотрудников. Так, субъектами преступлений могут являться: бригадиры, мастера производственного участка по ремонту тележек, мастера производственных участков, начальники по производству вагоноремонтных депо, техники по учету товарно-материальных ценностей, специалисты отделов по ремонту вагонов, специалисты по управлению персоналом, дефектоскописты, слесари-аппаратчики, инженеры по автоматизации, сварщики и др. Как показывает практика, лица, имеющие наибольшее количество обязанностей, расширенный доступ к железнодорожным объектам, а также обладающие обширными специальными познаниями, зачастую выступают организаторами, формирующими группы лиц, совершающие противоправные деяния. А лица, имеющие беспрепятственный доступ к тем или иным видам служебной и электронно-цифровой документации, но при этом низкий уровень профессиональной осведомленности и специальных познаний, в большинстве случаев участвуют в совершении преступлений, не будучи осведомлены об этом.

Сведения о личности как составная часть криминалистической характеристики преступлений помогают правоохранительным органам создать представление об определенной группе лиц, среди которых может находиться преступник, что способствует выдвижению версии о подозреваемом лице. Так, выделение типовых характеризующих черт преступников, знание их основных особенностей помогает оптимизировать процесс выявления лиц, облегчает процесс расследования, т. е. сведения о личности в системе криминалистической характеристики преступлений могут быть положены в основу криминалистической методики их расследования [7, с. 129].

Мотив преступления всегда является корыстным, меняется лишь цель совершения деяния в каждом конкретном случае в зависимости от того, к какому итогу стремится преступник, совершающий противоправные действия (а именно в целях совершения преступления разово, для личного обогащения, либо преступная деятельность поставлена на поток в целях долгосрочного получения прибыли за счет совершения противоправных действий систематически).

Говоря о способе совершения преступлений, следует отметить, что данный элемент в корреляции с другими частями криминалистической характеристики преступного события может послужить мощнейшим источником информации, необходимой для дальнейшего процесса расследования. В науке криминалистике изучение, анализ, сбор информации о способе совершения преступления необходимы как первостепенная база для определения методики, тактики и техники дальнейшего расследования преступного деяния.

Преступления, связанные с хищениями деталей железнодорожного транспорта, имеют некоторые трудности, возникающие в процессе собирания сведе-

ний о способе совершения преступного деяния: высокий уровень латентности преступлений; сложносочиненная структура железнодорожного комплекса, включающая в себя огромное количество различных частных фирм и предприятий, занимающихся перевозочным процессом, ремонтом и продажей комплектующих деталей ходовой части; большой объем документооборота и справочной документации на любую запасную деталь вагона; компьютеризированная система слежения вагонов и всех маркировочных обозначений номерных деталей; а также создаваемая частная электронная программа учета литых деталей тележек вагонов. Такая сложная, в некоторых местах запутанная и противоречивая система учета всех железнодорожных объектов содержит в себе, с одной стороны, большое количество информации, необходимой для осуществления контроля, предотвращения нарушений правил безопасности движения поездов и недопущения совершения каких-либо правонарушений на всех объектах железной дороги, но, с другой стороны, имеет множество вариантов и схем ее использования в противоправных целях вопреки законным требованиям.

Исследование судебно-следственной практики позволяет проанализировать способы совершения хищений деталей железнодорожного транспорта и систематизировать их. Так, условно способы можно разделить по следующим группам:

1. Хищения деталей, сопряженные с изменением маркировочных обозначений. Данный вид хищений осуществляется с использованием специальных познаний субъектом преступного деяния в области изменения маркировочных обозначений на деталях, изготовленных из металла. Рассматриваемый способ совершения противоправного события имеет несколько разновидностей:

- изменение номерных обозначений на детали вагона путем перебития заводского номера и нанесения новых символов;
- изменение маркировочных обозначений путем замены нескольких цифр в номере;
- полное/частичное вытравливание номера без нанесения иных обозначений.

2. Хищения, совершенные посредством подмены деталей (путем замены литых деталей, пригодных к эксплуатации и деталей с минимальным сроком эксплуатации). Обнаружить совершенное преступление возможно лишь путем вскрытия буксовых узлов детали, где также существует заводской идентификационный номер, однако в должностных обязанностях осмотрщиков вагона данное действие не является обязательным.

3. Хищения, осуществляемые путем подделки документов (исправления данных о вагоне в электронных базах слежения, подделка сопроводительных документов, данных о комплектации вагона, изменения значений в журналах учета).

Кроме перечисленных способов, существуют и такие, которые представляют собой их совокупность, характеризуются высоким уровнем латентности и являются сложнораскрываемыми. Указанные хищения предполагают применение способов изменения маркировочных обозначений литых деталей, дальней-



шую их подмену на вагоне с последующим изменением учетных данных в документации и на электронных носителях.

Знание способов совершения хищений комплектующих деталей объектов железнодорожного транспорта позволяет обнаружить небезупречность системы работы всего железнодорожного комплекса, а соответственно, указать на существующую виктимность. Так, лицо, обладающее определенными знаниями о работе системы железнодорожной структуры, а также имеющее беспрепятственный доступ на указанную территорию, может быть спровоцировано на желание «обойти» эту далеко не идеальную систему, которая призвана отвечать в первую очередь за безопасность движения перевозочных агрегатов.

Изучение существующей в настоящее время практики эксплуатации вагонов, комплектующих деталей, особенностей ремонта, а также правил списания их с эксплуатации необходимо для повышения теоретических и практических знаний и навыков сотрудников правоохранительных органов, имеющих непосредственное отношение к процессу раскрытия и расследования преступлений указанной направленности. Для глубокого анализа данного вопроса целесообразно рассмотреть работу системы железнодорожного комплекса изнутри.

Так, любой вагон имеет свой срок службы, в среднем составляющий от 22 до 30 лет. Период безопасной эксплуатации зависит от межгосударственных стандартов завода-изготовителя. На каждый вагон существует свой паспорт, в котором прописан срок службы вагона. Незадолго до истечения срока службы вагоны обязаны направляться на ремонт, в ходе которого производятся замеры, дефектоскопия и иные работы. После указанных процедур на вагон составляется документация, на основании которой продлевается срок его службы.

В оптимальном варианте при необходимости замены запасных частей их либо закупает депо, либо предоставляет заказчик ремонта. Как правило, заказчики ремонта запасные части не предоставляют, в связи с тем что процесс их приобретения вызывает некоторые трудности. Детали необходимо приобретать на заводе-изготовителе либо в специальных пунктах разделки вагонов, которым разрешено производить реализацию запасных частей при разделке вагонов в утиль. Реализация ранее эксплуатируемых запчастей осуществляется в специальных пунктах, в связи с тем что они должны соответствовать определенным нормам и пункт реализации несет ответственность за их соблюдение. Доставка с завода-изготовителя или с пункта реализации ранее эксплуатируемых запчастей – сложный процесс, так как все детали достаточно объемные и крупногабаритные (колесная пара в среднем техническом состоянии стоит на пункте реализации примерно 60 тыс. руб., на заводе-изготовителе – около 120 тыс. руб., без учета стоимости доставки и технических трудностей, сопровождающих данный процесс).

При любой форме ремонта вагон и комплектующие детали доставляются в депо, которое состоит из нескольких цехов, где производятся различные виды работ. Обычно в депо располагаются сборочный, тележечный, колесно-роликовый, подсобно-заготовительный, автоконтрольный цеха, а также пункт

неразрушающего контроля (дефектоскопия). При ремонте комплектующих деталей вагона наиболее часто проводятся работы в колесно-роликовом и тележечном цехах, где после всех действий сотрудниками указанных отделений составляются акты подкатки деталей.

При выходе вагона из ремонта оператор заносит сведения в программу ГВЦ. В этой программе отражаются сведения, когда вышел вагон с ремонта, с какими номерными агрегатами, и т. д., иными словами, все действия, произошедшие с вагоном в депо. Сведения забиваются в ГВЦ по справкам мастеров и бригадиров (фактические сведения и фактические номера агрегатов). При входе вагона в депо такие сведения в ГВЦ не заносятся. Таким образом, оператор ГВЦ не видит, какие детали были и оказались на выходе. Более того, оператор в данные сведения не углубляется, не изучает, в связи с тем что не несет за это персональной ответственности, его функция – техническая, направленная лишь на введение всех сведений в базу ГВЦ после ремонта. Эта программа существует на тот случай, что если вдруг случится какое-то происшествие и будет выяснено, что оно произошло по вине ремонтников, то по ГВЦ в любом регионе страны можно увидеть, кто, когда и что делал с вагоном и какие агрегаты на нем стоят. Второй оператор заносит сведения в АСУ ВРК. Это внутренняя служебная программа, в которую сведения вносятся на основании расчетно-дефектной ведомости. Диспетчер также не выполняет контрольной функции, а лишь вносит сведения в программу на основании данной ведомости. Кроме того, программы ГВЦ и АСУ ВРК не взаимосвязаны между собой и не являются единой базой. В этой связи разногласия между фактическими сведениями, подаваемыми бригадирами, и сведениями в расчетно-дефектной ведомости отследить и проверить невозможно. Конечным этапом выхода вагона из депо является осмотр приемщиками вагонов. Их функция также является технической – осмотр вагонов, визуальная проверка наличия всех деталей, проверка полноты комплектации. Контрольной функции приемщик не несет никакой, в связи с чем осматривает вагон формально.

Таким образом, система производства постановки вагонов в депо и осуществления на нем ремонтных работ далеко несовершенна, имеет большое количество недостатков, которые при наличии определенных знаний и умений могут быть использованы в неправомερных целях. Так, лица, имеющие отношение к работе железнодорожного комплекса и на должном уровне владеющие тонкостями системы данной организации, знают, что производить ремонт комплектующих деталей по существующим правилам достаточно нерентабельно, так как продление срока эксплуатации в большинстве случаев производится на крайне непродолжительное время (около одного года), при этом стоимость ремонта довольно высокая. В этой связи ремонтировать и далее эксплуатировать вагон экономически невыгодно, а до прекращения срока службы не эксплуатировать его также нецелесообразно, ведь простой на станциях является платным. С другой стороны, при наличии неэксплуатируемых вагонов все упрощается многократно: сама деталь уже на месте и продать ее можно значительно дешевле; кроме того, приобрести запчасти по заниженной цене хочет любой собственник вагонов.

Данный процесс осуществляется следующим образом: собственник ставит вагон на ремонт в депо, вагон осматривается, определяется уровень работ. На практике такие вагоны документально пригоняются в депо на ремонт, а потом продаются на металлолом. Каждый город-станция обладает своими вагоноремонтными компаниями (депо), где в достаточном количестве находятся вагоны с минимальным сроком эксплуатации, причем на этих вагонах стоят еще пригодные для реализации детали. Таким образом, использование данных деталей для ремонта других вагонов экономически оправданно. Кроме того, фактически непригодные для эксплуатации вагоны никому не нужны, и подмена их деталей может производиться незаметно. Для этого при захождении в депо вагона, который необходимо отремонтировать, с неэксплуатируемого вагона снимаются пригодные детали и ставятся на ремонтируемый вагон, и наоборот. По факту неэксплуатируемый вагон визуально находится в полной комплектации и при истечении срока службы идет на разделку в металлолом (собственник этих вагонов, как правило, не смотрит, какие запасные части на нем стоят). Фактически подмену запчастей заметить несложно, ведь каждая запчасть имеет свой номер, прописанный в сопроводительных документах. Но редкий собственник проводит сверку перед разделкой, при этом хорошую запасную часть можно продать заказчику ремонта по цене значительно ниже ее фактической стоимости. Со стороны процесс выглядит достаточно законно. Однако данная деятельность сопровождается некоторыми трудностями, в связи с чем преступниками используются какие-либо ранее перечисленные способы совершения противоправных деяний в целях сокрытия своих преступных намерений. Кроме того, анализ следственной практики показал, что к совершению преступных действий зачастую привлекаются иные лица (работники железнодорожного комплекса), при этом в большинстве случаев они остаются не осведомленными о преступных намерениях субъектов, считая, что просто выполняют свою работу.

Как уже отмечалось ранее, все элементы криминалистической характеристики тесно связаны между собой и представляют взаимообусловленную систему определенных событий. Ввиду этого при определении значимых элементов криминалистической характеристики хищений комплектующих деталей объектов железнодорожного транспорта важным является изучение особенностей обстановки совершения рассматриваемых преступлений. Для процесса расследования важны все имеющиеся очевидные и неочевидные данные о совершенном преступлении. Знания о способах совершения преступления, а также обстановке, в которой оно было совершено, являются важными условиями при формировании комплекса сведений о преступлении и о лице, его совершившем. Так, информация о выбранном преступником способе совершения и сокрытия хищения комплектующих деталей объектов железнодорожного транспорта позволит определить зависимость с иными структурными элементами криминалистической характеристики – обстановкой и личностью преступника. Знание специфических особенностей способов совершения хищений комплектующих деталей объектов железнодорожного транспорта необходимо для установления и фикса-

ции следов преступной деятельности, определения возможного круга участников преступления, а установленные данные об обстановке позволят восстановить условия, в которых действовал расхититель.

Проведенное исследование позволило сформулировать ряд теоретических и практических выводов, предложений и рекомендаций, направленных на эффективное формирование методики расследования хищений деталей железнодорожного транспорта:

Так, на основе анализа эмпирических данных и научных трудов, посвященных содержательной части такого понятия, как криминалистическая характеристика преступлений, выделили наиболее значимые элементы криминалистической характеристики хищений деталей железнодорожного транспорта. Элементами, создающими в своей совокупности информационную модель преступного деяния, отражающую типичные закономерности механизма совершения соответствующего деяния, принято считать: предмет преступного посягательства (состоящий из таких элементов, как колесные пары, боковые рамы, наддресорные балки, и имеющий особые, специфические характеристики, знание которых необходимо для эффективного производства предварительного расследования); личность преступника (в качестве которой выступает особый субъект преступной деятельности – непосредственный работник железнодорожного комплекса, обладающий определённым уровнем специальных знаний, необходимых для совершения преступной деятельности в области хищений деталей железнодорожного транспорта); место и способы совершения деяния (анализ судебно-следственной практики позволил сформулировать наиболее значимые способы совершения хищений: осуществляемые путем изменения маркировочных обозначений; методом подмены литых деталей, пригодных к эксплуатации, и деталей с минимальным сроком эксплуатации; осуществляемые посредством подделки документов).

Проанализированные взаимосвязи между отдельными элементами криминалистических особенностей раскрыли взаимообусловленность особенностей элементов криминалистической характеристики хищений комплектующих деталей объектов железнодорожного транспорта. По нашему мнению, взаимообусловленность описанных категорий предполагает их воздействие друг на друга, т. е. изменения в одной способствуют изменению в другой.

#### БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЕ ССЫЛКИ

1. Варданын А.В. Должностные преступления в сфере экономики как объект криминалистического научного анализа / А. В. Варданын, О. В. Айвазова // Труды Академии управления МВД России. – 2017. – № 1 (41). – С. 72–77.

2. Грибунов О.П. Теоретические основы и прикладные аспекты раскрытия, расследования и предупреждения преступлений против собственности, совершаемых на транспорте: дис. ... д-ра юрид. наук. – Ростов н/Д., 2016. – 543 с.

3. Грибунов О.П., Пермяков А.Л. Российская Федерация как собственник коммерческой организации, которой причиняется имущественный вред в ре-

зультате хищения / Р. П. Грибунов, А. Л. Пермяков // Современное уголовно-процессуальное право России: уроки истории и проблемы дальнейшего реформирования. – 2016. – С. 125–128.

4. Гундорова Е.П. Технические средства железных дорог. – М.: Маршрут, 2003. – 496 с.

5. Вагоны. Основы конструирования и экспертизы технических решений / А. П. Азовский, Е. В. Александров, В. В. Кобищанов, В. Н. Котуранов. – М.: Маршрут, 2005. – 490 с.

6. Варданян А.В., Андреев А.С. Посткриминальное поведение и элементы криминалистической характеристики преступлений, предусмотренных статьей 105 Уголовного Кодекса Российской Федерации (часть 3) / А. В. Варданян, А. С. Андреев // Юрист-правовед. – 2016. – № 4 (77). – С. 57–64.

7. Дьяков В. В. О личности преступника, как компоненте системы криминалистической характеристики преступлений в сфере компьютерной информации // Бизнес в законе. – 2008. – № 2. – С. 129–131.

#### BIBLIOGRAPHIC REFERENCES

1. Vardanyan A.V. Official crimes in the field of economics as an object of forensic scientific analysis / A. V. Vardanyan, O. V. Ayvazova // Proceedings of the Academy of Management of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation. – 2017. – № 1 (41). – PP. 72–77.

2. Gribunov O.P. Theoretical foundations and applied aspects of the disclosure, investigation and prevention of crimes against property committed in transport: dis. ... dr. juridical sciences / Gribunov O. P. – Rostov n / D, 2016. – 543 p.

3. Gribunov OP, Permyakov A.L. The Russian Federation as an owner of a commercial organization that causes property damage as a result of theft / R. P. Gribunov, A. L. Permyakov // Modern criminal procedure law of Russia: lessons of history and problems of further reform. - 2016. - pp. 125–128.

4. Gundorova E.P. Technical means of railways / E. P. Gundorova. – М.: Route, 2003. – 496 p.

5. Cars. Fundamentals of design and examination of technical solutions / A.P. Azovsky, E.V. Aleksandrov, V.V. Kobishanov, V.N. Koturanov. – М.: Route, 2005. – 490 p.

6. Vardanyan A.V., Andreev A.S. Post-criminal behavior and elements of forensic characterization of crimes provided for by article 105 of the Criminal Code of the Russian Federation (Part 3) / A. V. Vardanyan, A. S. Andreev // Lawyer of Law. - 2016. - № 4 (77). - pp. 57–64.

7. Dyakov V.V. About the identity of the criminal as a component of the system of criminalistic characteristics of crimes in the field of computer information / V.V. Dyakov // Business in law. – 2008. – № 2. – PP. 129–131.