

Научная статья
УДК 343.9

Криминологические особенности организованной преступности на транспорте: современный анализ и методы реагирования

Гришко Наталья Александровна,
кандидат юридических наук, доцент,
Российский университет транспорта (МИИТ),
Москва, Россия

Аннотация. В последние годы у организованной преступности все более активно развиваются новые механизмы криминальных посягательств, особенно на транспорте, который являясь важнейшей экономической составляющей, традиционно привлекает внимание представителей организованных преступных сообществ. Сам процесс сращивания уголовной и экономической организованной преступности представляется долгосрочным, подверженным влиянию как позитивных, так и негативных внешних факторов. Современные криминологические особенности организованной преступности на транспорте выступают своего рода индикатором ключевых направлений и тенденций этой противоправной деятельности. В статье рассматривается роль транспортной инфраструктуры как объекта корыстного интереса организованных преступных групп, а также в связи с этим значимость криминологического прогнозирования для разработки стратегий и методов противодействия. Особое внимание уделено необходимости нормативно-правового регулирования для усиления правовой основы борьбы с транспортной преступностью. Рассматривается влияние коррупционного фактора как дестабилизирующего в процессе противодействия организованной преступности на транспорте. Значительная роль отводится виктимологической профилактике в отношении потенциально возможных объектов преступных посягательств. Отмечается, что само развитие транспортной отрасли способствовало не только появлению новых видов преступности, но и изменению тактики преступной деятельности в смежных сферах. Снижение же регистрируемых показателей преступности, приведенных в статье, связано не столько с результативностью профилактической деятельности уполномоченных субъектов, сколько с перемещением представленных преступлений в латентную часть. В статье определены и криминологически обоснованы наиболее острые проблемы, решение которых направлено на совершенствование и повышение эффективности в противодействии организованной преступности на транспорте.

Ключевые слова: криминологические особенности; организованная преступность; виктимологическая профилактика; организованные преступные группы; криминологическое прогнозирование; коррупция.

Criminal features of organized crime in transport: modern analysis and response methods

Nataliya Al. Grishko,
Candidate of Law, Associate Professor,
Russian University of Transport (MIIT),
Moscow, Russia

Abstract. In recent years, organized crime has increasingly developed new mechanisms of criminal attacks, especially in transport, which, being the most important economic component, traditionally attracts the attention of representatives of organized criminal communities. The process of merging criminal and economic organized crime itself appears to be long-term, subject to the effect of both positive and negative external factors. Modern criminal features of organized crime in transport act as a kind of indicator of the key directions and trends of this illegal activity. The current paper has studied the role of transport infrastructure both as an object of selfish interest of organized criminal groups, and the importance of criminological forecasting for the development of strategies and methods of counteraction. Particular attention has been paid to the necessity for legal regulation to strengthen the legal basis for combating transport crimes. There has been studied a destabilizing effect of the corruption factor in the process of combating organized crime in transport. A significant role has been given to victimological prevention to potential possible objects of criminal attacks. There has been noted that the development of the transport industry itself contributed not only to the emergence of new types of crime, but also to a change in the tactics of criminal activity in related areas. The registered crime rates cited in the current paper are falling due to both the efficiency of the preventive activities of authorized entities, and the process of the presented crimes becoming latent. There have been defined and criminologically substantiated the most acute issues, the solution of which is aimed at improving and increasing the efficiency in combating organized crime in transport.

Keywords: criminal features; organized crime; victimological prevention; organized criminal groups; criminological forecasting; corruption.

Для цитирования: Гришко Н. А. Криминологические особенности организованной преступности на транспорте: современный анализ и методы реагирования // Транспортное право и безопасность. 2024. № 4 (52). С. 70—79.

© Гришко Н. А., 2024

Транспортная отрасль, являясь важной составляющей социально-экономических отношений, объяснимо становится объектом внимания организованной преступности. Транспортные средства играют разнообразные роли в преступной деятельности, выступая и в качестве предметов преступлений, орудий и средств их совершения, и в качестве специфических мест, где совершаются преступления.

Согласно официальным данным МВД России по итогам 2023 г. наблюдалась положительная динамика снижения ряда показателей преступности на транспорте [URL: <https://мвд.рф/reports/item/53218362/?year=2024&month=11&day=15&ysclid=m43690uw53557009108> (дата обращения: 22 ноября 2024 г.)]. Так, общее количество зарегистрированных преступлений снизилось на 8,6%; преступлений экономической направленности — на 8,5%; коррупционной — на 2,7%; против собственности — на 20,2%; против личности — на 2,0%, преступлений, связанных с незаконным оборотом оружия, — на 13,6%. Намечившаяся тенденция продолжилась и в 2024 г. Так, в первой половине 2024 г. количество преступлений на транспорте, в том числе тяжких и особо тяжких снизилось на 23,6% [URL: https://portal.tpu.ru/SHARED/n/NIKOLAENKOVs/student/risk_management/Состояние%20преступности%20в%20Росс1.pdf (дата обращения: 7 ноября 2024 г.)].

Однако несмотря на положительную тенденцию снижения уровня транспортных преступлений, организованная преступность продолжает развивать свои возможности и усиливать криминальный потенциал. Это свидетельствует о необходимости глубокого анализа специфики организованной преступности на транспорте и разработки новых подходов к противодействию ей.

Современная организованная преступность представляет особую угрозу национальной безопасности, которую можно оценить через следующие криминологически важные проявления:

1) происходящее слияние общеуголовной и экономической преступности усиливает влияние на экономическую и социальную сферу и приводит к криминализации экономических отношений;

2) представители организованной преступности активно взаимодействуют с представителями различных органов власти, разрабатывая разнообразные коррупционные схемы, что затрудняет работу по пресечению таких коррупционных связей;

3) используя методы конспирации, преступные группы нередко становятся «невидимыми» для правоохранительных органов;

4) все чаще организованные преступные группы вовлекают в свою деятельность несовершеннолетних, создавая тем самым угрозу их дальнейшей криминализации;

5) значительную часть преступлений, совершаемых организованной преступностью, составляют тяжкие и особо тяжкие преступления;

6) взаимодействуют с террористическими организациями;

7) высокая «цена организованной преступности», ущерб от деятельности которой превышает аналогичные показатели по другим видам преступности (показатели не только экономические, но и социальные).

Криминальная деятельность организованных преступных групп в сфере транспорта приводит к значительным негативным последствиям, поскольку

транспорт является важнейшей составляющей экономики страны и играет ключевую роль в формировании экономической и социальной структур общества.

Транспортная отрасль отличается особенностями, к числу которых относятся:

- специфические процессы производства и использования ресурсов;
- сложные технологические решения и системы;
- особая организация управления и логистики.

Все это делает транспорт сложным и уязвимым механизмом по сравнению с другими отраслями производства [2]. Преступные действия в этой сфере не только наносят значительный экономический ущерб, но и нарушают устойчивость транспортной инфраструктуры, что влияет на безопасность и стабильность государства и общества. Так, например, общественный транспорт играет ключевую роль в материальном производстве, что подтверждается вкладом в формирование национального дохода:

— во-первых, общественный транспорт, особенно железнодорожный, обеспечивает перемещение товаров между различными секторами экономики, способствуя их эффективному взаимодействию;

— во-вторых, общественный транспорт связывает производственную сферу с потребительской, обеспечивая доставку товаров от мест производства к конечным пользователям, что оказывает прямое влияние на процессы распределения и потребления [2].

Экономическая эффективность транспортной отрасли выражается через ряд качественных показателей, которые отражают ее влияние на экономику и удовлетворение потребностей общества:

— безопасность движения (минимизация аварийности и обеспечение надежности транспортных операций);

— безопасность перевозок пассажиров (создание условий, гарантирующих здоровье и жизнь людей в процессе перевозок);

— уровень обслуживания и комфорта (соответствие транспорта современным стандартам удобства, включая качество инфраструктуры и обслуживание пассажиров);

— регулярность и своевременность (точное соблюдение графика расписаний и транспортных операций);

— сохранность грузов (предотвращение потерь и повреждений перевозимых товаров);

— скорость и сроки доставки (обеспечение оптимального времени выполнения транспортных задач для повышения производительности экономики).

Криминологические особенности деятельности современной организованной преступности проявляются в том, что она продолжает активно проникать в экономическую сферу, трансформируясь в устойчивую профессиональную экономическую преступность. Участники организованных преступных групп (далее — ОПГ), сосредоточившие свое влияние на экономическом секторе, зачастую обладают обширными знаниями в области экономики и финансов. При этом недостаток специальных навыков компенсируется ими путем привлечения на постоянной или разовой основе квалифицированных отраслевых специалистов, что позволяет ОПГ не только сохранить, но и укрепить свои позиции, расширяя сферу криминального влияния.

Комплексная криминологическая концепция организованной преступности в транспортной сфере была разработана Н. М. Нурадиновым [3, стр. 27—34], в которую были включены методологические и методические основы для ее анализа, прогнозирования и профилактики [3, стр. 44]. Такой подход позволил представить теоретическую модель организованной преступности, применимой к различным видам транспорта, включающую:

- определения и характеристики организованной преступности;
- структурные элементы преступных группировок;
- их функции, формы и виды преступной деятельности;
- ключевые особенности, связанные с транспортной сферой [3, стр. 54].

Немаловажным при криминологической оценке современного состояния организованной преступности, а также анализе тенденций ее развития является исследование причинного комплекса, способствующего возникновению и воспроизводству преступлений в транспортной системе, без которого невозможно выработать эффективные меры противодействия ей. Особое внимание при этом следует уделять социально-экономическим причинам, которые формируют неблагоприятные условия для ее проявления.

Транспортная преступность представляет собой один из видов нелегальной экономической деятельности и является частью базовой структуры теневой экономики. Для эффективного противодействия ей необходимо:

- проанализировать факторы, способствующие возникновению и развитию организованной преступности в транспортной сфере;
- оценить ущерб, наносимый организованной преступностью экономике и социальной стабильности, а также ее влияние на транспортную инфраструктуру;
- выявить и изучить пересечение между экономической преступностью и другими формами организованной преступной деятельности в транспортной сфере, включая коррупцию, контрабанду, незаконный оборот оружия и наркотиков. Определение основных направлений борьбы с организованной преступностью должно осуществляться с учетом специфики социально-экономических проблем преступности на транспорте.

Должностные злоупотребления и коррупционные преступления, совершаемые управленческих структурах транспортных компаний, оказывают значительное негативное влияние на развитие транспортной отрасли в целом. Последствиями таких преступлений являются:

- прямой материальный ущерб (утрата финансовых ресурсов, необходимых для модернизации и поддержания транспортной инфраструктуры);
- подрыв доверия граждан (снижение уровня доверия к государственным институтам управления, что негативно сказывается на их авторитете и социальной стабильности);
- торможение реализации экономической политики (коррупция препятствует выполнению государственных программ, направленных на развитие транспортной сферы и экономики в целом);
- ущемление имущественных интересов (пострадавшими от коррупционных преступлений становятся как юридические, так и физические лица, права и законные интересы которых нарушаются).

Все это подчеркивает необходимость усиления антикоррупционных мер, как в транспортной отрасли, так и в смежных секторах экономики. Противостояние коррупции в этой сфере должно стать одним из приоритетных направлений государственной политики для обеспечения устойчивого развития транспортной системы и повышения доверия общества.

Процесс консолидации организованной преступности на транспорте определяют как деятельность на трех основных уровнях:

1) исполнение конкретных преступлений. Организованные группы совершают те деяния, которые подпадают под действие отдельных статей Уголовного кодекса Российской Федерации, таких как кражи, мошенничество, контрабанда и др.;

2) обеспечение системного функционирования преступных действий. Организованные группы создают и поддерживают инфраструктуру для масштабной реализации преступной деятельности, включающей логистику, распределение ролей, обеспечение безопасности операций, сокрытие следов и др.;

3) координация действий преступных сообществ. Эти сообщества берут на себя координацию действий различных преступных групп и лиц. Они культивируют преступные нормы поведения и обычаи, организуют «третейские суды» и создают материальные фонды: для поддержки осужденных; подкупа должностных лиц; обеспечения других нужд, связанных с укреплением криминальной среды.

Все три уровня взаимодействия формируют устойчивую структуру организованной преступности, что делает ее особенно опасной и требует применения комплексных мер для борьбы с ее проявлениями на транспорте.

Можно считать, что с момента формирования устойчивой и воспроизводимой системы криминальных отношений, основанной на взаимных интересах ее участников, организованная преступность в транспортной сфере достигает своей завершенной формы.

Последние годы организованная преступность на транспорте приобретает все более ярко выраженный транснациональный характер, все больше проявляя интерес к возможностям, предоставляемым транспортной системой для реализации незаконной деятельности, и включает в себя:

— контрабанду через государственные границы (перемещение запрещенных или ограниченных к обороту товаров);

— нелегальный ввоз товаров (уклонение от таможенного контроля и уплаты налогов);

— вывод и легализацию криминальных доходов за рубежом (перемещение материальных ценностей с целью их сокрытия и последующей отмывки).

В условиях роста транснациональных угроз значительно возрастает роль таможенных органов, которые становятся ключевым звеном в вопросе противодействия организованной преступности на транспорте. Эффективное взаимодействие между таможенными и правоохранительными органами, а также применение современных технологий и методов контроля становятся важнейшими условиями для пресечения таких преступлений.

Современные масштабы организованной преступности в транспортной сфере и стратегическая важность транспорта для экономики страны подчеркивает актуальность борьбы с этой формой преступности как одного из основных средств

обеспечения национальной безопасности. Сегодня становится очевидным, что ОПГ, активизируя свою деятельность в транспортной сфере, способствуют, во-первых, влиянию на процессы криминализации отдельных категорий лиц через использование транспорта для перевозки оружия, взрывчатых веществ, наркотиков, и во-вторых, повышенной уязвимости транспортных предприятий, которые все чаще становятся мишенями для организованных преступных структур. Все это требует усиления мер противодействия, включая разработку новых стратегий и технологий обеспечения безопасности, а также более тесного взаимодействия между правоохранительными органами, транспортными компаниями и органами государственной власти. Только скоординированный подход позволит минимизировать угрозы, исходящие от организованной преступности, и защитить транспортную инфраструктуру страны.

Характер применяемых преступными группировками средств в транспортной сфере определяется текущей экономической ситуацией, на которую эти средства, в свою очередь оказывают обратное воздействие. Можно выделить три признака, характеризующих организованную преступность на транспорте.

1. Наличие устойчивых объединений лиц (объединения), с целью системного совершения преступлений на транспорте, отличающихся следующими чертами: ярко выраженной иерархией (устанавливаются строгие взаимосвязи между участниками, где каждому члену группы отводится определенная роль); дисциплиной и правилами поведения (соблюдение установленного внутреннего порядка, поддерживаемый на основе жестких норм, основанных как на уголовных традициях, так и на специфических правилах, характерных для преступной среды); централизацией власти (управление сосредоточено в руках одного или нескольких лидеров, что обеспечивает контроль за деятельностью преступного объединения); нестабильностью состава участников (численность группы может колебаться от небольшого объединения из 5—10 человек до крупных организаций, насчитывающих несколько сотен членов).

Такие характеристики делают ОПГ гибкими и адаптивными, что позволяет им различаться по уровням организации, структуре и специфике преступной деятельности. В транспортной сфере это может выражаться в совершении краж грузов, контрабанды, мошенничества, незаконного оборота товаров или других преступлений, связанных с использованием транспортной инфраструктуры. Эффективная борьба с такими ОПГ требует не только глубокого анализа их структур, но и создания многоуровневой системы профилактики и пресечения их деятельности.

2. Экономическая направленность организованной преступности на транспорте, характеризующаяся системностью хищения (преступные группировки специализируются на кражах грузов, хищении финансовых ресурсов и других действиях, связанных с использованием транспортной инфраструктуры); преследующая цель обогащения (систематическое совершение преступлений направлено на получение крупного дохода). Экономическая направленность позволяет считать преступные группы устойчивыми субъектами криминального бизнеса, которые адаптируют свои схемы к разным видам транспорта: железнодорожному, автомобильному, морскому и воздушному.

Таким образом, организованная преступность на транспорте, помимо общественно опасных уголовно-наказуемых действий, наносит ущерб экономике, по-

вышая затраты на обеспечение безопасности перевозок и снижая доверие к транспортным предприятиям. Соответственно, борьба с такими группами требует комплексного подхода, включающего как правоохранные меры, так и экономический анализ для выявления источников и схем незаконного обогащения.

3. Коррупция, представляющая один из ключевых признаков организованной преступности, характеризуется активным содействием прикрытию преступной деятельности (подкуп должностных лиц, позволяющий избежать расследования и наказания); обеспечением благоприятных условий для совершения преступлений (благодаря коррупционным связям преступные группы получают доступ к информации, ресурсам, а также возможности обходить законы); закреплением влияния преступных группировок (коррупция помогает организованной преступности проникать в государственные структуры и обеспечивать стабильность своих действий).

В транспортной сфере коррупция проявляется в различных формах, включая взятки за сокрытие правонарушений, «договоренности» с контролирующими органами и манипуляции с документами. Все это не только усиливает позиции преступных групп, но и значительно затрудняет их выявление и пресечение. Признание коррупции одним из признаков организованной преступности требует разработки специфических мер противодействия, направленных на снижение ее уровня, усиление контроля за деятельностью транспортных организаций и внедрение современных антикоррупционных механизмов.

Для борьбы с коррупцией в транспортной сфере в России функционируют специализированные службы и управления, к числу которых относятся: межрегиональные территориальные управления Ространснадзора и Главное управление на транспорте МВД России, которое координирует усилия правоохранительных органов на транспорте.

Так, органы внутренних дел на транспорте выявили в 2023 г. более 3,6 тыс. преступлений экономической и коррупционной направленности, что демонстрирует рост на 22% по сравнению с предыдущими годами [1].

Выделяют несколько наиболее распространенных видов коррупционных преступлений в транспортном секторе:

- получение взяток за предоставление преимуществ, сокрытие нарушений или содействие в обход правил;
- злоупотребление служебным положением в интересах преступных группировок или личной выгоды;
- фальсификация документов путем подделки транспортных, бухгалтерских и других документов с целью сокрытия преступной деятельности;
- мошенничество путем незаконного присвоения денежных средств или имущества, связанное с транспортной инфраструктурой;
- коммерческий подкуп через предоставление незаконных преимуществ в коммерческой деятельности, связанной с перевозками и логистикой.

Таким образом, коррупционный фактор в транспортной сфере продолжает усиливаться, что усугубляет существующие проблемы, связанные с обеспечением безопасности и развитием транспортной инфраструктуры. Рост уровня коррупции требует усиления мер противодействия, таких как:

- повышение эффективности взаимодействия между контролирующими органами;
- усиление антикоррупционного законодательства и его строгая реализация;
- внедрение современных технологий для мониторинга и выявления коррупционных схем.

Организованная преступность и коррупция формируют единую преступную среду, способную оказывать значительное влияние на политические и экономические отношения в государстве. Тем не менее действующее антикоррупционное законодательство практически не учитывает взаимосвязь между этими двумя явлениями, что усложняет разработку эффективных мер противодействия.

Коррупция является одной из ключевых причин постоянного укрепления организованной преступности, делая ее особенно опасной и трудноискоренимой.

Только комплексный подход сможет остановить рост коррупционных преступлений и обеспечить стабильное развитие транспортной системы страны. Значительные изменения в структуре и динамике преступности, связанной с транспортной инфраструктурой, привели к ее большей организованности и профессионализму. Соответственно, борьба с организованной преступностью на транспорте должна стать одним из приоритетных направлений государственной политики.

Эффективная борьба с организованной преступностью требует создания устойчивой правовой основы, которая должна определять принципиальные целевые позиции. В отечественном законодательстве отсутствует закон, регулирующий основы борьбы с организованной преступностью. Понятие «организованная преступность» также не имеет официального нормативно-правового определения. Тем не менее этот термин встречается в законодательных актах (например, он упоминается в Федеральном законе от 1 апреля 2019 г. № 46-ФЗ «О внесении изменений и дополнений в Уголовный кодекс Российской Федерации и Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации»).

Сегодня для утверждения, закрепления и эффективной реализации применяемых мер противодействия организованной преступности на транспорте остается актуальным вопрос о нормативно-правовом закреплении установленных основ правового регулирования борьбы с организованной преступностью; определении правовых механизмов взаимодействия между органами власти, транспортными компаниями и правоохранительными структурами; предусмотренной ответственности за участие в организованной преступной деятельности, с учетом специфики транспортной сферы.

Источники

1. Ганичев, Д. Р. Антикоррупционная политика Российской Федерации в сфере транспорта / Д. Р. Ганичев // Вестник науки. — 2024. — № 3 (72). — Том 5. — С. 745—750.
2. Захарова, А. А. К вопросу о значении транспорта в системе общественного производства и его экономические особенности / А. А. Захарова, И. В. Еремина // Экономика и социум. — 2017. — № 12(43). — С. 428—430.
3. Нурадинов, Ш. М. Организованная преступность в транспортной сфере (Теоретико-методологическое исследование социальных механизмов ее функционирования и воспроизводства : дис. ... д-ра юрид. наук / Ш. М. Нурадинов. — Санкт-Петербург, 2001.

References

1. Ganichev, D. R. Antikorrupsionnaya politika Rossiyskoy Federatsii v sfere transporta [Anti-corruption policy of the Russian Federation in the field of transport] / D. R. Ganichev // Vestnik nauki. — 2024. — № 3 (72). — Tom 5. — S. 745—750.
2. Zakharova, A. A. K voprosu o znachenii transporta v sisteme obshchestvennogo proizvodstva i yego ekonomicheskiye osobennosti [On the importance of transport in the system of social production and its economic features] / A. A. Zakharova, I. V. Yeremina // Ekonomika i sotsium. — 2017. — № 12(43). — S. 428—430.
3. Nuradinov, SH. M. Organizovannaya prestupnost' v transportnoy sfere (Teoretiko-metodologicheskoye issledovaniye sotsial'nykh mekhanizmov yeye funktsionirovaniya i vospro-izvodstv) [Organized crime in the transport sector (Theoretical and methodological study of the social mechanisms of its functioning and reproduction): dis. ... d-ra jurid. nauk / SH. M. Nuradinov. — Sankt-Peterburg, 2001.