

МИНИСТЕРСТВО ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Федеральная государственная казенная
образовательная организация высшего образования
«Казанский юридический институт
Министерства внутренних дел Российской Федерации»
(КЮИ МВД России)

Кафедра оперативно-разыскной деятельности

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА

на тему: «Особенности организации деятельности оперативных
подразделений ОВД на объектах транспорта»

Выполнил: Насыров Роберт Ферхатович,
специальность - Правоохранительная
деятельность, год набора 2012, учебная группа
№022, младший лейтенант полиции

Руководитель: старший преподаватель
кафедры ОРД КЮИ МВД России
подполковник полиции

Гумаров Ильнур Асгатович

Рецензент:

Заместитель начальника отдела №5
УЭБиПК МВД по Республике Татарстан
подполковник полиции

Иванов Вячеслав Александрович

К защите допущена
(допущена, не допущена)

Начальник кафедры ОРД  Е.П. Шляхтин

Дата защиты «__» _____ 2017 г. Оценка _____

Казань 2017 г.

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	3
ГЛАВА ПЕРВАЯ. СУЩНОСТЬ, ПРАВОВАЯ ОСНОВА ОРГАНИЗАЦИИ ОПЕРАТИВНО-РОЗЫСКНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОВД НА ОБЪЕКТАХ ТРАНСПОРТА И СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ ОПЕРАТИВНОЙ ОБСТАНОВКИ ПО ДАННОЙ ЛИНИИ.	6
§1. Сущность организации деятельности оперативных подразделений ОВДТ.....	6
§2. Правовая основа деятельности оперативных подразделений ОВДТ.....	11
§3. Современная оперативно-розыскная по линии борьбы с преступлениями на объектах транспорта	27
ГЛАВА ВТОРАЯ. ОСОБЕННОСТИ ПРИМЕНЕНИЯ ОПЕРАТИВНО- РОЗЫСКНЫХ МЕР ПО ВЫЯВЛЕНИЮ, РАСКРЫТИЮ И ПРЕДУПРЕЖДЕНИЮ ПРЕСТУПЛЕНИЙ СОТРУДНИКАМИ ОПЕРАТИВНЫХ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ОВДТ.....	44
§1. Выявление и раскрытие преступлений сотрудниками оперативных подразделений ОВДТ.....	44
§2. Особенности предупреждения преступлений, совершаемых на объектах транспорта.....	52
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	57
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ.....	59
ПРИЛОЖЕНИЯ.....	62

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы. Транспортный комплекс в Российской Федерации является стратегически важной «перевозочной» и бюджетообразующей сферой жизнеобеспечения общества. Он выполняет в государственном организме роль артерий, нарушение порядка работы, которых может привести к серьезным негативным последствиям в функционировании всей экономики страны. По оценкам экономистов, в настоящее время транспортные составляющие в себестоимости производимой продукции включают 13 % затрат, а в таких отраслях, как черная металлургия, лесная, нефтеперерабатывающая, химическая, угольная – достигают 50 %. В настоящее время транспортный комплекс страны претерпел существенные институциональные преобразования. В результате начатых реформ транспортного комплекса России приватизирован воздушный, речной и морской транспорт.

При реформировании системы и структуры предприятий железнодорожного, водного и воздушного транспорта органы внутренних дел на транспорте практически остались в стороне от указанных процессов и не оказали существенного влияния на минимизацию негативных последствий. Они изначально не были допущены к процессам инвентаризации, учета, списания и перераспределения федеральной собственности. Это во многом привело к тому, что по результатам инвентаризации, проведенной в 2011 г. в рамках второго этапа реформирования железнодорожного транспорта (при создании ОАО «Российские железные дороги»), недостача обязательств и материальных ценностей МПС России составила более 111,5 млрд руб.

Актуальность выявления, предупреждения и раскрытия преступлений, совершаемых на объектах транспорта, оперативное сопровождение уголовных дел, которые расследуются, являются центральными задачами подразделений ОВД, которые при реализации оперативно-розыскной

деятельности должны применять современные приемы и методы. Успешная реализация представленных задач зависит от степени профессиональной подготовленности работников ОВД.

При написании дипломной работы, были использованы труды ученых в области теории оперативно-розыскной деятельности Э.С.Ажибы, В.М. Аتماжитова, Э.И. Бордиловского, А.Г. Лекаря, В.А. Лукашова и др., что позволило более глубоко изучить специфические проблемы, связанные с организацией и тактикой раскрытия и расследования преступлений, совершенных на объектах транспорта.

Объектом работы являются общественные отношения возникающие в сфере деятельности оперативных подразделений ОВД по раскрытию преступлений, совершенных на объектах транспорта.

Предметом работы является, организационные и тактические аспекты оперативно-розыскной деятельности органов внутренних дел по выявлению и раскрытию преступлений, совершенных на объектах транспорта.

Целью работы является изучение организации и тактики деятельности оперативных подразделений ОВД по раскрытию преступлений, совершаемых на объектах транспорта.

Для достижения поставленной цели, необходимо решить следующие **задачи**:

- изучить сущность оперативно-розыскной тактики;
- рассмотреть систему и функции органов внутренних дел на транспорте;
- выделить тактику охраны общественного порядка и обеспечение личной безопасности граждан на объектах железнодорожного, воздушного и водного транспорта;
- рассмотреть организационно-тактические меры территориальных подразделений органов внутренних дел по раскрытию преступлений, совершенных на объектах транспорта.

В ходе решения поставленных задач применялись разные методы

научного исследования:

- а) сравнительно-правовой;
- б) формально-логический;
- в) структурно-функциональный;

г) статистический и другие, успешно апробированные учеными и специалистами в сфере оперативно-розыскной работы территориальных органов внутренних дел.

Нормативной правовой основой данной работы являются Конституция РФ, Уголовный кодекс, Уголовно-процессуальный кодекс, ФЗ «Об оперативно-розыскной деятельности», указы Президента, касающиеся правоотношений в сфере оперативно-розыскной деятельности, по проблемам борьбы с преступностью, в том числе с кражами и угонами транспорта, а также ведомственных нормативно-правовых актов в данной сфере.

Работа состоит из введения, двух глав которые включают в себя параграфы, заключения и списка использованной литературы.

Работа носит прикладной характер. Материалы дипломной работы могут, использоваться в учебном процессе при изучении методики организации деятельности оперативных подразделений ОВД на объектах транспорта и представляет интерес для работников правоохранительных органов. Практическая значимость работы состоит в ее ориентации на совершенствование оперативно-розыскной деятельности.

ГЛАВА 1. ГЛАВА ПЕРВАЯ. СУЩНОСТЬ, ПРАВОВАЯ ОСНОВА ОРГАНИЗАЦИИ ОПЕРАТИВНО-РОЗЫСКНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОВД НА ОБЪЕКТАХ ТРАНСПОРТА И СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ ОПЕРАТИВНОЙ ОБСТАНОВКИ ПО ДАННОЙ ЛИНИИ

§ 1. Сущность организации деятельности оперативных подразделений ОВДТ

Органы внутренних дел на транспорте организуют оперативно-розыскную деятельность по борьбе с преступлениями на 16 федеральных железных дорогах; в 18 межрегиональных и территориальных управлениях гражданской авиации; на судоходной части рек, протяженностью 89 тыс. км; в 18 государственных бассейновых управлениях речного транспорта; 10 морских и 25 речных пароходствах; 190 морских и речных портах, на которых базируется около 800 судоходных компаний.

На современном этапе их система и структура построена с учетом федерального, окружного, межрегионального (регионального) и районного (локального) уровней единой системы государственного и ведомственного управления транспортом. В ходе последних преобразований органов внутренних дел на транспорте обязательной оптимизации подлежали региональный и районный (локальный) уровни их системы, на которые приходится основная нагрузка по борьбе с преступлениями на объектах транспорта. Однако значительному укреплению подвергся окружной уровень управления силами и средствами. При этом произошло существенное сокращение подразделений регионального и локального уровней ОВДТ.

В результате проведенной административной реформы современная вертикаль ОВДТ представлена следующим образом:

- Главное управление на транспорте МВД России;
- 8 Управлений на транспорте МВД России по ФО и 2 Управления с особым статусом;
- 9 межрегиональных ЛУ МВД России на транспорте (например,

Средневолжское ЛУ МВД России на транспорте);

– 19 региональных ЛУ МВД России на транспорте (например, ЛУ МВД России в аэропорту Шереметьево; Московско-Рязанское ЛУ МВД России на железнодорожном транспорте);

– 39 линейных отделов МВД России на транспорте;

– 304 линейных отделений полиции;

– 720 линейных пунктов полиции.

К федеральному уровню ОВДТ относится Главное управление на транспорте МВД России. Оно является самостоятельным структурным подразделением центрального аппарата МВД России, обеспечивающим выработку и реализацию государственной политики в пределах своей компетенции, а также нормативно-правового регулирования в области обеспечения правопорядка на объектах железнодорожного, водного и воздушного транспорта.

Стратегический уровень в обеспечении транспортной безопасности страны определяется следующими задачами Главка:

– организацией и участием в формировании основных направлений государственной политики в области обеспечения правопорядка на объектах транспорта;

– обеспечением совершенствования нормативно-правового регулирования в области обеспечения правопорядка на объектах транспорта;

– управлением органами внутренних дел на транспорте.

К окружному уровню ОВДТ относятся следующие УТ МВД России: по Дальневосточному ФО (г. Хабаровск); по Приволжскому ФО (г. Нижний Новгород); по Северо-Западному ФО (г. Санкт-Петербург); по Северо-Кавказскому ФО (г. Ростов на Дону); по Сибирскому ФО (г. Новосибирск); по Уральскому ФО (г. Екатеринбург); по Центральному ФО (г. Москва); по Южному ФО (г. Краснодар); линейные Управления на транспорте МВД России с особым статусом: Восточно-Сибирское (г. Иркутск), Забайкальское (г. Чита).

Управления являются территориальными органами Министерства внутренних дел Российской Федерации на окружном уровне и находятся в оперативном подчинении ГУТ МВД.

УТ МВД России по ФО в зависимости от своего географического расположения контролирует обстановку на железных дорогах, в морских или речных пароходствах, территориальных управлениях гражданской авиации. Это, в свою очередь, обеспечивает оперативную взаимосвязь всех его структурных подразделений в организации борьбы с преступностью на объектах всего транспортного комплекса, как в масштабах страны, так и отдельно взятого региона. В системе органов внутренних дел на транспорте УТ МВД России по ФО наделены функциями как стратегического, так и оперативного органа управления, координирующего деятельность подчиненных подразделений в пределах и масштабах федерального округа.

В структуру УТ по ФО входят линейные управления, линейные отделы (отделения) внутренних дел, линейные пункты полиции, иные подразделения, созданные в установленном порядке для осуществления функций, возложенных на органы внутренних дел на транспорте.

Межрегиональный (региональный) уровень ОВДТ образуют линейные управления внутренних дел МВД России на железнодорожном, водном и воздушном транспорте. Они также являются органом оперативного управления, координируя деятельность подразделений ОВДТ в пределах и масштабах обслуживаемой территории.

Деятельность УТ по ФО и органов внутренних дел на межрегиональном уровне соответствует уровню управлений региональных железных дорог, подразделений служб Минтранса России; заводов и предприятий железнодорожного транспорта, региональных перевозочных и транспортно-экспедиционных компаний, коммерческих банков, ВУЗов и др.

В системе ОВДТ линейные управления (отделы) МВД России на железнодорожном, водном и воздушном транспорте образуют районный (локальный) уровень и являются органами тактического управления. Они

создаются и функционируют в соответствии с транспортной инфраструктурой, портами, производственно-ремонтной базой, грузовыми, пассажирскими станциями, дистанциями пути, сигнализацией, связью, представительствами компаний и др.

Необходимо обратить внимание, что на локальном уровне ОВДТ происходит специализация линейных подразделений по видам транспорта.

Основные полномочия и организацию деятельности линейных отделов МВД России на железнодорожном, водном и воздушном транспорте определяет приказ МВД России от 15 июня 2011 г. № 636 «Об утверждении Типового положения о линейном отделе Министерства внутренних дел Российской Федерации на железнодорожном, водном и воздушном транспорте».

В структуре линейных управлений (отделов) МВД России на железнодорожном, водном и воздушном транспорте создаются отделы, центры, части, отделения, группы, направления, линейные пункты полиции. Направления могут создаваться при штатной численности 1 единица для структурного выделения конкретной функции.

Низовым звеном ОВДТ являются 720 линейных пунктов полиции в составе линейного управления (отдела) МВД России на железнодорожном, водном и воздушном транспорте.

Линейный пункт полиции создается, как правило, на транспортных, пограничных узлах (пунктах перехода), крупных железнодорожных станциях, портах исходя из задач и функций, стоящих перед линейным органом.

4. Обобщение и изучение аналитических материалов ГУТ МВД России свидетельствует о том, что имеющиеся недостатки по борьбе с преступлениями на объектах транспортной сферы обусловлены прежде всего просчетами в оперативно-розыскной деятельности. Так, в ходе инспектирования Московского управления внутренних дел на железнодорожном транспорте МВД России (ныне УТ МВД России по

Центральному федеральному округу) было отмечено, что каждый третий негласный источник не способен предоставлять оперативно значимую информацию. Низкие результаты оперативно-розыскной деятельности по борьбе с преступлениями были отмечены при инспектировании линейных органов внутренних дел Западного УВД на транспорте МВД России (ныне линейное управление на транспорте УТ МВД России по Северо-Западному федеральному округу). Комиссией было указано, что более 80 % поступающей оперативной информации носит информационный характер. Только каждое четвертое дело оперативного учета реализуется с привлечением фигурантов к уголовной ответственности.

Неудовлетворительная оценка организации борьбы с преступлениями была выставлена при инспектировании Забайкальского УВД на транспорте МВД России (ныне линейное управление внутренних дел на транспорте МВД России).

Одной из причин низкой результативности оперативно-розыскной деятельности руководство ГУТ МВД России видит в формальном подходе к организации этой работы.

Таким образом, из руководителей линейных органов внутренних дел на транспорте, на которых возложены обязанности по обеспечению информации от негласных источников, только каждый четвертый реально ее осуществляет. Несмотря на ежегодное снижение общего числа выявленных преступлений оперативная обстановка на объектах транспортного комплекса остается сложной и напряженной. Органы внутренних дел на транспорте выполняют возложенные на них задачи и функции в особых производственных, экономических и организационных условиях, которые напрямую связаны с особенностями функционирования объектов железнодорожного, водного и воздушного транспорта.

§ 2. Правовая основа деятельности оперативных подразделений ОВДТ

Правовую основу оперативно-розыскной деятельности оперативных подразделений ОВДТ составляют: Конституция Российской Федерации, ФЗ об ОРД и другие Федеральные законы, и принятые в соответствии с ними нормативные правовые акты Федеральных органов государственной власти. Органы, осуществляющие оперативно-розыскную деятельность, издают в пределах своих полномочий в соответствии с законодательством Российской Федерации нормативные правовые акты, регламентирующие организацию и тактику проведения оперативно-розыскных мероприятий (ст. 4 ФЗ об ОРД).¹

Оперативно-розыскная деятельность органов внутренних дел базируется на системе норм, предусмотренных различными источниками права. Их регулятивная значимость не одинакова.

Одни из них, хотя непосредственно и не регулируют оперативно-розыскную работу, однако служат основанием для решения различных правовых, организационных и тактических ее аспектов.

Другие нормы права содержат указания о необходимости применения оперативно-розыскных мер, но тоже их осуществление непосредственно не регламентируют.

Наконец, третьи правовые нормы - это те, которые непосредственно регулируют оперативно-розыскную деятельность. Содержатся они в ряде законов и подзаконных нормативных правовых актах, регламентирующих правовые, организационные и тактические вопросы применения оперативно-розыскных сил, средств, мероприятий, методов и форм.

В специальной литературе имеются научные определения правовой основы оперативно-розыскной деятельности. Одно из них сформулировано

¹ Об оперативно-розыскной деятельности: Федеральный закон от 12 авг. 1995 года № 144-ФЗ (ред. от 06.07.2016) // Консультант Плюс: справ. правовая система. – Версия Проф. – М., 2015.

В.М. Аتماжитов¹ который считает, что под правовой основой оперативно-розыскной деятельности следует понимать систему правовых норм, содержащихся в законах и подзаконных нормативных правовых актах, которые создают правовые предпосылки (условия) для осуществления специальных организационных мер и оперативно-розыскных действий либо непосредственно регламентируют применение таких мер и действий.

После издания законов об оперативно-розыскной деятельности систему правовых норм, ее регламентирующих, правомерно назвать термином «оперативно-розыскное законодательство». Его понятие с учетом общей нормотворческой практики допустимо рассматривать в узком и широком смысле. В узком смысле оно подразумевает лишь собственно законы, всю их совокупность в данной отрасли. В широком смысле оперативно-розыскное законодательство воспринимается как совокупность определенных законов, так и подзаконных нормативных правовых актов. Следует отметить, что законодатель в статье 4 ФЗ об ОРД² не дал полный (закрытый) их перечень.

В систему правовых норм, регламентирующих оперативно-розыскную деятельность, входят правила и предписания, установленные нормативными правовыми актами различной юридической силы. Выделяют их следующие основные группы:

- 1) Законы и иные нормативные правовые акты высших законодательных органов.
- 2) Подзаконные нормативные правовые акты высших исполнительных органов.
- 3) Ведомственные (межведомственные) нормативные правовые акты.
- 4) Международные нормативные правовые акты, регулирующие оперативно-розыскную деятельность и сотрудничество правоохранительных

¹ Аتماжитов В.М. Задачи оперативно-розыскной деятельности: Комментарий к Федеральному закону "Об оперативно-розыскной деятельности". - М.: МВД России, 2011. - 113с.

² Об оперативно-розыскной деятельности: Федеральный закон от 12 авг. 1995 года № 144-ФЗ (ред. от 06.07.2016) // Консультант Плюс: справ. правовая система. – Версия Проф. – М., 2015.

органов, включая органы внутренних дел, в борьбе преступлениями.

Законодательной основой правовой регламентации всех направлений деятельности органов внутренних дел и других субъектов оперативно-розыскной деятельности является Конституция РФ. Следует отметить, что Конституция РФ, являясь базой для всего федерального законодательства, выходит за рамки любой отрасли законодательства: ее нормы имеют прямое действие. Хотя она непосредственно не регламентирует оперативно-розыскную деятельность, но содержит общие положения, имеющие для нее принципиальное, основополагающее значение. Это связано со следующими обстоятельствами.

Во-первых, на основе Конституции формулируются принципы оперативно-розыскной деятельности, в частности и те, которые перечислены в ст. 3¹ комментируемого Закона: законность, уважение и соблюдение прав и свобод человека и гражданина и др.

Во-вторых, Конституция Российской Федерации содержит основные предписания по вопросам безопасности, обеспечения прав и свобод граждан, охраны собственности и общественного порядка. В ст. 45 Конституции Российской Федерации говорится, что «Государственная защита прав и свобод человека и гражданина в Российской Федерации гарантируется». Органы внутренних дел и другие субъекты оперативно-розыскной деятельности призваны обеспечивать выполнение этих предписаний во всех направлениях своей деятельности, включая осуществление оперативно-розыскных мер.

В Конституции Российской Федерации (глава 2, ст.ст. 17-64) определяются основные права и свободы человека и гражданина, составляющие основу правового статуса личности в России. Вместе с тем, подчеркивается их неотделимость от исполнения определенных обязанностей. В частности, в п. 3 ст. 17 говорится, что «Осуществление прав

¹ Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993) (с учётом поправок, внесённых Законами РФ о поправках к Конституции РФ от 30.12.2008 N 6-ФКЗ, от 30.12.2008 N 7-ФКЗ). М.: Проспект, 2014. – 27 с.

и свобод человека и гражданина не должно нарушать (выделено нами - В.А.) права и свободы других лиц».

Права и свободы человека и гражданина могут быть ограничены на основании судебного решения (ст.ст. 23,25) или Федеральным Законом (ст. 25, ч. 3 ст. 55). Такое ограничение допустимо только в той мере, в какой это необходимо в целях защиты основ конституционного строя, нравственности, здоровья, прав и законных интересов других лиц, обеспечения обороны страны и безопасности государства (ст. 55).

В-третьих, Конституция Российской Федерации как Основной Закон государства создает предпосылки к принятию законов, охватывающих весь комплекс мер по борьбе с преступностью. Среди них оперативно-розыскные меры занимают особое место. Они призваны содействовать пресечению попыток со стороны отдельных лиц пренебречь гражданскими обязанностями, а тем более использовать предоставленные права и свободы в ущерб интересам общества и государства, правам других граждан.

В-четвертых, в Конституции содержатся важные положения, побуждающие граждан к активному участию в укреплении правопорядка. Согласно ст. 45 Конституции «Каждый вправе защищать свои права и свободы всеми способами, не запрещенными законом». В связи с этим государство предоставляет широкие возможности для разносторонней социальной активности граждан в борьбе с правонарушениями, как в составе различных общественных организаций, так и в индивидуальном порядке.

Эти нормы создают определенные предпосылки для организации содействия граждан с органами внутренних дел и другими субъектами оперативно-розыскной деятельности с учетом их компетенции в борьбе с преступностью.

В-пятых, Конституция Российской Федерации определяет полномочия правительства России по осуществлению мер по обеспечению безопасности, законности, прав и свобод граждан, охране собственности и общественного порядка, борьбе с преступностью (ст. 114). Непосредственно

эти меры применяют соответствующие министерства и ведомства, в частности МВД, на основе их компетенции и властных полномочий.

«Ядро» законодательной основы оперативно-розыскной деятельности составляют нормы Федерального закона №144 «Об оперативно-розыскной деятельности» от 12.08.1995г.¹ В нем впервые систематизирован ряд основополагающих положений, ранее содержащихся в многочисленных ведомственных нормативных правовых актах.

Закон определяет содержание оперативно-розыскной деятельности, осуществляемой на территории Российской Федерации, и закрепляет систему гарантий законности при проведении оперативно-розыскных мероприятий. Он является в настоящее время основным правовым актом прямого действия. В предмет его регулирования входят наиболее важные общие вопросы оперативно-розыскной деятельности. Другие нормативные правовые акты лишь дополняют и развивают его отдельные предложения.

В отдельных статьях комментируемого Федерального закона содержатся бланкетные (отсылочные) нормы. К ним, в частности, относятся предписания: статьи 4, указывающие на то, что оперативно-розыскная деятельность осуществляется на уровне Федеральных законов, нормативных правовых актов Федеральных органов государственной власти и ведомственных подзаконных актов; статьи 6, где говорится, что ряд оперативно-розыскных мероприятий, связанных с ограничением конституционных прав граждан, проводятся в порядке, определяемом межведомственными нормативными актами или соглашениями между органами, осуществляющими оперативно-розыскную деятельность, а также в ряде других статей - 6 (ч. 7 и 8), 7 (п. 5 ч. 1), 8 (ч. 1), 9 (ч. 2), 10 (ч. 1).

В законе происходит уяснение содержания основных положений данного понятия имеет важное значение для понимания мер и роли оперативно-розыскной деятельности в обеспечении безопасности на

¹ Об оперативно-розыскной деятельности: Федеральный закон от 12 авг. 1995 года № 144-ФЗ (ред. от 06.07.2016) // Консультант Плюс: справ. правовая система. – Версия Проф. – М., 2015.

территории Российской Федерации. В современных условиях, когда официально признается, что преступность угрожает безопасности государства, констатация данного факта приобретает особый смысл.

Также необходимо отметить ФЗ №390 «О безопасности» от 29.12.2010 г. В Законе говорится о субъектах обеспечения безопасности. Ее основным субъектом является государство, осуществляющее функции в этой области через органы законодательной, исполнительной и судебной власти. Органы внутренних дел относятся к исполнительной власти; Субъектами безопасности являются также граждане, общественные и иные организации и объединения. Они обладают правами и обязанностями по участию в обеспечении безопасности в соответствии с законодательством Российской Федерации, законодательством республик в составе Российской Федерации, нормативными правовыми актами органов государственной власти и управления краев, областей, автономной области и автономных округов, принятыми в пределах их компетенции в данной сфере. Государство обеспечивает правовую и социальную защиту субъектам, оказывающим содействие в обеспечении безопасности в соответствии с законам.

В части третьей ст. 12 Закона "О безопасности"¹ изложено важное положение, согласно которому органы Федеральной службы безопасности и Министерства внутренних дел России, а также иные органы исполнительной власти, использующие в своей деятельности специальные силы и средства, действуют только в пределах своей компетенции и в соответствии с законодательством.

К основополагающим законодательным актам, создающим правовые предпосылки для осуществления оперативно-розыскных мероприятий, относится Уголовный кодекс Российской Федерации.² В нем:

- во-первых, раскрывается понятие преступления (преступных

¹ Федеральный закон от 28.12.2010 N 390-ФЗ (ред. от 05.10.2015) "О безопасности"/ "Российская газета", N 295, 29.12.2010

² Уголовный кодекс Российской Федерации: Федеральный закон Российской Федерации от 13 июня 1996 г. N 63 (ред. от 03.04.2017). – М.: Проспект, 2017. – 224 с.

посягательств (см. ст. 14 указанного закона);

- во-вторых, перечисляются общественно опасные деяния (конкретные составы преступлений), поиск признаков которых составляет содержание ряда основных и частных задач оперативно-розыскной деятельности;

- в-третьих, содержится ряд норм, с учетом которых осуществляются многие оперативно-розыскные мероприятия (например, положения: ст. 37 и 39 о необходимой обороне и крайней необходимости; ст. 32-36 о понятии соучастия; ст. 41 об обоснованном риске; ст. 29, 30, 31 об оконченном и неоконченном преступлении, о приготовлении к преступлению и покушению на преступление, добровольный отказ от преступления и др.).

В действующем УК имеется норма, предусматривающая уголовную ответственность за фальсификацию оперативно-розыскной деятельности (ч. 4 ст. 303).

Указанные законодательные акты содержат основополагающие и целеуказующие нормы, имеющие фундаментальное значение для осуществления оперативно-розыскной деятельности.

К правовой основе оперативно-розыскной деятельности относится ряд законов, включающих правовые нормы, содержащие предписания о необходимости применения оперативно-розыскных мер, или регулирующих отдельные общие вопросы оперативно-розыскной деятельности.

К числу первых относится ряд норм уголовно-процессуального законодательства. Так, УПК РФ¹ возлагает на органы дознания принятие необходимых оперативно-розыскных мер в целях обнаружения преступлений и лиц, их совершивших. УПК обязывает органы дознания принимать все меры, необходимые для предупреждения и пресечения преступлений.

Действующий уголовно-процессуальный закон определяет задачи, решение которых невозможно без оперативно-розыскных мер, субъектов,

¹ Уголовно-процессуальный Кодекс Российской Федерации): Федеральный закон Российской Федерации от 18 декабря 2001 года N 174 (ред. от 17.04.2017). – М.: Проспект, 2017. -260 с.

правомочных применять такие меры.

Уголовно-процессуальное законодательство содержит предписания, обеспечивающие возможность использования оперативно-розыскных сведений в процессе расследования преступлений и их судебного разбирательства. Следовательно, оперативно-розыскная работа способствует успешному осуществлению процессуальной деятельности и в конечном итоге - реализации норм уголовного права.

Основополагающее значение для организации и осуществления оперативно-розыскной деятельности органов внутренних дел и их подразделений имеют конкретные нормы уголовно-процессуального законодательства. УПК Российской Федерации устанавливает такие понятия, как обстоятельства, подлежащие доказыванию, доказательства и недопустимые доказательства, перечень преступлений, по которым проводится предварительное следствие и их подследственность и др. Они являются основой для организации и осуществления оперативно-розыскных мероприятий по документированию преступной деятельности проверяемых и разрабатываемых лиц, обосновано подозреваемых в подготовке или совершении преступлений (ст. 38, 41, 73-84, 85-90, 140-145, 146-149, 150, 151, 163 и др.).

Строгий учет требований уголовно-процессуальных норм при выявлении, предупреждении и раскрытии преступлений, особенно на этапах документирования преступной деятельности проверяемых и разрабатываемых лиц и реализации оперативно-розыскных данных, во многом определяет следственную и судебную перспективу материалов оперативно-розыскной деятельности органов внутренних дел.

К числу вторых относятся следующие законы:

1) Федеральный закон "О прокуратуре Российской Федерации"¹. В соответствии с частью второй статьи первой этого закона прокуратура

¹ Федеральный закон от 17.01.1992 N 2202-1 (ред. от 07.03.2017) "О прокуратуре Российской Федерации"/ "Российская газета", N 229, 25.11.1995.

осуществляет "надзор за исполнением законов органами, осуществляющими оперативно-розыскную деятельность, дознание и предварительное следствие".

В главе третьей указанного закона определен предмет надзора (ст. 29) и полномочия прокурора (ст. 30) за исполнением законов органами, осуществляющими оперативно-розыскную деятельность, дознание и следствие.

Предметом надзора является соблюдение прав и свобод человека и гражданина, установленного порядка разрешения заявлений и сообщений о совершенных и готовящихся преступлениях, выполнения оперативно-розыскных мероприятий и проведения расследования, а также законность решений, принимаемых органами, осуществляющими оперативно-розыскную деятельность, дознание и предварительное следствие.

2) Закон Российской Федерации "О государственной тайне"¹. Указанный закон определяет сведения в области оперативно-розыскной деятельности, которые в установленном порядке могут быть отнесены к государственной тайне (п. 4, ст. 5):

- о силах, средствах, источниках, методах, планах и результатах оперативно-розыскной деятельности, а также данные о ее финансировании, если эти данные раскрывают перечисленные сведения;

- о лицах, сотрудничающих или сотрудничавших на конфиденциальной основе с органами, осуществляющими оперативно-розыскную деятельность;

- о методах и средствах защиты секретной информации.

3) Федеральный закон от 7 июля 2003 г. "О связи".² В статье 14 данного закона определяются вопросы взаимодействия предприятий связи с органами, осуществляющими оперативно-розыскную деятельность.

¹ Закон РФ от 21.07.1993 N 5485-1 (ред. от 08.03.2015) "О государственной тайне"/ "Российская газета", N 182, 21.09.1993

² Федеральный закон от 07.07.2003 N 126-ФЗ (ред. от 17.04.2017) "О связи"/ "Российская газета", N 135, 10.07.2003.

Предприятия связи, операторы связи независимо от ведомственной принадлежности и форм собственности, действующие на территории Российской Федерации, при разработке, создании и эксплуатации сетей связи обязаны в соответствии с законодательством Российской Федерации оказывать содействие и предоставлять органам, осуществляющим оперативно-розыскную деятельность, возможность проведения оперативно-розыскных мероприятий на сетях связи, принимать меры к недопущению раскрытия организационных и тактических приемов проведения указанных мероприятий.

В статье 32 нормативно, закреплены предписания, касающиеся соблюдения тайны связи, в частности, в ней говорится и о том, что «Прослушивание телефонных переговоров, ознакомление с сообщениями электросвязи, задержка, осмотр и выемка почтовых отправлений и документальной корреспонденции, получение сведений о них, а также иные ограничения тайны связи допускаются только на основании судебного решения».

4) Федеральный закон от 27 июля 2006 г. № 149-ФЗ "Об информации, информационных технологиях и о защите информации". В статье 10.1 содержатся предписания об обязанностях организатора распространения информации в сети "Интернет".

5) Федеральный закон от 20 апреля 1995 г. "О государственной защите судей, должностных лиц правоохранительных и контролирующих органов". В системе мер государственной защиты жизни, здоровья и имущества указанных лиц и их близких особая роль отводится оперативно-розыскным мерам. Предписания о необходимости их применения содержатся в следующих статьях: ст. 1 (Обеспечение государственной защиты судей, должностных лиц правоохранительных и контролирующих органов); ст. 2 (Лица, подлежащие государственной защите); ст. 3 (Виды государственной защиты); ст. 5 (Виды мер безопасности); ст. 9 (Обеспечение конфиденциальности сведений о защищаемых лицах); ст. 11 (Замена

документов, изменение внешности); ст. 12 (Органы, обеспечивающие безопасность); ст. 13 (Повод и основание для применения мер безопасности); ст. 14 (Решение о применении мер безопасности) и др.

В соответствии со статьей 12 применение и осуществление мер безопасности возлагается: а) в отношении судей, народных заседателей, присяжных заседателей, прокуроров, следователей, судебных исполнителей и должностных лиц контролирующих органов, указанных в части первой статьи 2 настоящего Федерального закона, а также их близких - на органы внутренних дел; б) в отношении должностных лиц органов внутренних дел, органов контрразведки, таможенных органов, Федеральных органов государственной охраны, а также их близких - на указанные органы соответственно; в) в отношении должностных лиц органов государственной налоговой службы и Федеральных органов налоговой полиции, а также их близких - на Федеральные органы налоговой полиции.

В органах внутренних дел, органах контрразведки, таможенных органах, и Федеральных органах государственной охраны в целях обеспечения безопасности защищаемых лиц создаются в установленном порядке специальные подразделения.

6) Федеральный закон от 17 июля 1999 года "О почтовой связи". В статье 22 данного закона содержатся положения, определяющие тайну связи, которыми обязаны руководствоваться субъекты оперативно-розыскной деятельности. В частности, в ней говорится, что задержка, осмотр и выемка почтовых отправлений и документов корреспонденции, прослушивание телефонных переговоров и ознакомление с сообщениями электросвязи, а также иные ограничения тайны связи допускаются только на основании судебного решения.

7) Уголовно-исполнительный кодекс Российской Федерации от 8 января 1996 года. В статье 84 данного кодекса нормативно регламентированы важнейшие положения, касающиеся осуществления оперативно-розыскной деятельности в исправительных учреждениях (задачи, субъекты и т.д.).

К правовой основе оперативно-розыскной деятельности относится группа законов, определяющих нормативно-правовой статус и компетенцию государственных органов - субъектов ее осуществления:

1) Федеральный закон «О полиции».¹ В статье 2 указанного Закона дан перечень задач полиции, выполнение которых связано с применением оперативно-розыскных мер. В статье 4 изложены предписания, определяющие организацию полиции, в статьях 5-11 - принципы деятельности полиции. В статьях 12 и 13 содержатся важные положения, определяющие обязанности и права полиции в сфере оперативно-розыскной деятельности.

2) Закон Российской Федерации от 21 июля 1993 года "Об учреждениях и органах, исполняющих уголовные наказания в виде лишения свободы. В соответствии со ст. 2 одной из задач уголовно-исполнительной системы является содействие органам, осуществляющим оперативно-розыскную деятельность. В статьях 13 и 14 определяются обязанности и права учреждений, исполняющих наказания, по оказанию содействия органам в осуществлении оперативно-розыскной деятельности.

6) Федеральный закон от 27 мая 1996 года "О государственной охране". Сущностное значение для оперативных подразделений Федеральных органов государственной охраны имеют предписания следующих статей: статьи 1, в которой дается понятие "государственной охраны" как функции федеральных органов государственной власти в сфере обеспечения безопасности объектов государственной охраны, осуществляемой на основе совокупности правовых, организационных, охранных, режимных, оперативно-розыскных, технических и иных мер; статьи 3, предусматривающей принцип "сочетания гласных и негласных методов деятельности", статьи 13, определяющей основные задачи Федеральных органов государственной охраны; статей 14 и 15,

¹ О полиции: Федеральный закон от 07.02.2011 N 3-ФЗ (ред. от 03.07.2016, с изм. от 19.12.2016) // Собрание законодательства Российской Федерации от 14.02.2011, N 7, ст. 900.

регламентирующей обязанности и права таких органов в сфере оперативно-розыскной деятельности

Многие вопросы, связанные с осуществлением оперативно-розыскной деятельности, находят отражение в нормативных указах Президента Российской Федерации. Среди них следует особо, с учетом значимости для организации и тактики оперативно-розыскной деятельности, выделить следующие указы: "О мерах по защите прав граждан, охране правопорядка и усилению борьбы с преступностью" от 8 октября 1992 года; "О дополнительных мерах по укреплению правопорядка в Российской Федерации" от 18 сентября 1993 года; «О координации деятельности правоохранительных органов по борьбе с преступностью» от 18 апреля 1996 года; «Об утверждении Положения о Министерстве внутренних дел Российской Федерации» от 18 июля 1996 года; «О неотложных мерах по укреплению правопорядка и усилению борьбы с преступностью в г. Москве и Московской области» от 10 июля 1996 года.

К данной группе относятся: указы Президента Российской Федерации «Вопросы МВД Российской Федерации» (2011 г.), «Об утверждении Типового положения о территориальном органе внутренних дел Российской Федерации по субъекту Российской Федерации» (2011 г.), «Об утверждении Стратегии национальной безопасности Российской Федерации до 2020 года» (2009 г.), «О координации деятельности правоохранительных органов по борьбе с преступностью» (1996 г.), «Об обеспечении взаимодействия государственных органов в борьбе с правонарушениями в сфере экономики» (1998 г.), «О дополнительных мерах по обеспечению безопасного функционирования важнейших отраслей экономики» (2000 г.), «Об уполномоченном органе по противодействию легализации (отмыванию) доходов, полученных преступным путем» (2001 г.), а также постановления Правительства Российской Федерации, прежде всего касающиеся конкретных подразделений полиции (2011 г.).

К нормативным правовым актам, регламентирующим оперативно-

розыскную деятельность, относятся нормативные постановления Правительства Российской Федерации. Его компетенция в сфере оперативно-розыскной деятельности определяется в частности Конституцией Российской Федерации (см. подпункты "а" и "е" части первой ст. 114), и другими, законами Российской Федерации (например, Законом Российской Федерации "О безопасности" - часть третья ст. 11).

Детальная регламентация оперативно-розыскной деятельности дается подзаконных ведомственных актах государственных органов -субъектов оперативно-розыскной деятельности. Они являются одним из основных средств организационно-правового обеспечения; неукоснительного и единообразного исполнения законов применительно к этой деятельности; всей работы оперативных подразделений, начиная с их низового звена; внедрения в практику достижений науки, передового опыта и т.д.

Такие акты носят либо комплексный, либо узконаправленный оперативно-розыскной характер.

Комплексными актами являются, в частности, приказы по основным направлениям деятельности органов внутренних дел (охрана общественного порядка, борьба с преступностью, исправление осужденных), где наряду с другими рассматриваются и вопросы оперативно-розыскной деятельности, например, такие, как применение оперативно-розыскных сил, средств, мероприятий, методов и форм в целях обеспечения решения задач соответствующих служб и подразделений.

К таковым следует отнести и положения о той или иной службе, в том числе и об оперативных подразделениях, где наряду с оперативно-розыскной деятельностью предусмотрено проведение дознания, принятие административно-правовых и других мер.

Комплексными нормативными актами являются Директивы Министра, а также издаваемые МВД приказы, объявляющие решения коллегии.

Среди актов данной группы важное место имеют: Положение об

оперативных главках МВД России; приказ МВД России от 30 апреля 2011 г. № 333 «О некоторых организационных вопросах и структурном построении территориальных органов МВД России»;

Нормативные акты, специально посвященные вопросам оперативно-розыскного характера, определяют цели, правомерность, организационные формы и тактику осуществления оперативно-розыскных мероприятий в процессе решения различных задач борьбы с преступностью. К нормативным источникам правового регулирования оперативно-розыскной деятельности относятся нормативные правовые акты международного характера: международные договоры и соглашения, заключенные либо признанные Российской Федерацией. К таким документам относятся, например, Всеобщая декларация прав человека (принята Генеральной ассамблеей ООН 10 декабря 1948 г.), международный пакт о гражданских и политических правах (принят на XXI сессии (принята 10 декабря 1984 г.), Европейская конвенция о защите прав человека и основных свобод (принята 4 ноября 1950 г.), Кодекс поведения должностных лиц по поддержанию правопорядка (принят на XXXIV сессии Генеральной ассамблеей ООН 17 декабря 1979 г.).

Важное значение для организации и осуществления оперативно-розыскной деятельности органов внутренних дел по выявлению, предупреждению и раскрытию преступлений имеют международные нормативные правовые акты, регулирующие оперативно-розыскную деятельность правоохранительных органов и их сотрудничество в борьбе с преступлениями.

При этом используются договорно-правовая или конвенционная форма сотрудничества, основанная на заключении и реализации договоров, регулирующих отношения в данной сфере, а также институциональная форма, при которой сотрудничество осуществляется в рамках международных организаций всеобщего и регионального характера, в частности таких как: ООН, Интерпол, Совет Европы, Европол, Бюро по координации борьбы с организованной преступностью и другими опасными преступлениями на

территории государств-участников СНГ (БКБОП), Координационный совет руководителей органов налоговых (финансовых) расследований государств-участников СНГ (КСОНР) и ряд других.

Среди основополагающих международно-правовых документов можно назвать в этой связи Конвенции ООН против транснациональной организованной преступности (2000 г.) и против коррупции (2003 г.), Конвенции Совета Европы «Об отмывании, выявлении, аресте и конфискации доходов от преступной деятельности и финансировании терроризма», План совместных действий Европейского Союза и России по борьбе с организованной преступностью, Соглашение о сотрудничестве между Российской Федерацией и Европейской полицейской организацией (2003 г.), Модельный закон СНГ об оперативно-розыскной деятельности (1997 г.), Положение о Бюро по координации борьбы с организованной преступностью и иными опасными видами преступлений на территории государств-участников СНГ (1997 г.). Соглашение о сотрудничестве государств-участников СНГ в борьбе с преступлениями в сфере экономики (1996 г.), Соглашение о сотрудничестве государств-участников СНГ в пресечении правонарушений в области интеллектуальной собственности и борьбе с преступностью (1998 г.) и др.

В настоящее время имеется необходимость дальнейшего совершенствования нормативной регламентации процедур, прописанных в договорах о взаимной помощи между Россией и другими государствами, а также учета особенностей их национального законодательства, регулирующего различные уголовно-правовые аспекты обеспечения экономической безопасности, в частности формулирования уголовно-правовых запретов относительно налоговых преступлений, отсутствие понятия последних в уголовном законодательстве, различия в субъектах борьбы с ними и т.д.

§ 3. Современная оперативно-розыскная по линии борьбы с преступлениями на объектах транспорта

Анализ современной оперативной обстановки, складывающейся на объектах железнодорожного, водного и воздушного транспорта, с учетом деятельности органов внутренних дел на транспорте связан с рассмотрением ее основных элементов. К ним относятся: условия внешней среды их функционирования; характеристика преступлений, регистрируемых по линиям (направлениям) деятельности указанных органов, а также лиц, их совершивших; характеристика оперативно-розыскных сил и средств данных органов; результаты оперативно-розыскной деятельности.¹

1. Условия внешней среды, в которых органы внутренних дел на транспорте осуществляют оперативно-розыскную деятельность в рамках своей компетенции, определяют политические, экономические, географические, территориальные, социальные и иные факторы.

Важнейшими в сфере борьбы с преступлениями различной категории, регистрируемыми по линии деятельности ОВДТ, являются социально-экономические факторы. Они во многом влияют на специфику организации оперативно-розыскной деятельности.

Транспортный комплекс в Российской Федерации является стратегически важной «перевозочной» и бюджетообразующей сферой жизнеобеспечения общества. Он выполняет в государственном организме роль артерий, нарушение порядка работы, которых может привести к серьезным негативным последствиям в функционировании всей экономики страны. По оценкам экономистов, в настоящее время транспортные составляющие в себестоимости производимой продукции включают 13 % затрат, а в таких отраслях, как черная металлургия, лесная,

¹ Лекарь А.Г. Комплексные мероприятия: организация и тактика их осуществления//Оперативно-розыскная работа: МВД РФ. 2009. -120с.

нефтеперерабатывающая, химическая, угольная – достигают 50 %.¹

В настоящее время транспортный комплекс страны претерпел существенные институциональные преобразования. В результате начатых реформ транспортного комплекса России приватизирован воздушный, речной и морской транспорт. Однако в ходе указанных процессов транспортные организации на водном и воздушном транспорте потеряли былую экономическую независимость. Из конкурентоспособных отраслевых монополистов они превратились в разрозненные компании, а отсутствие какого-либо инвестирования подорвало их материально-техническую базу. В условиях жесткой мировой конкуренции российские перевозчики постепенно были оттеснены с ряда секторов международного рынка транспортных услуг².

Те виды транспорта, в которых были проведены процедуры акционирования и решены вопросы разделения функций государственного управления и эксплуатационно-коммерческой деятельности, в итоге кардинально не улучшили своего финансового положения.

Процессы приватизации гражданской авиации, как и водного транспорта, носили характер энергичной, но не всегда оправданной кампании. Самолеты и суда передавались в частные руки по остаточной стоимости, то есть за бесценок. Смена форм собственности была формальной, такая приватизация не привела к созданию здоровой конкуренции, а лишь усугубила и без того нелегкое положение воздушного и водного транспорта.

Реструктуризация железнодорожного транспорта осуществилась по тому же сценарию. Конкуренция между видами транспорта и предприятиями транспортного комплекса стала реальной, однако рыночная стихия

¹

² Дорофеев И.Н. Организация оперативно-розыскной деятельности подразделений экономической безопасности и противодействия коррупции органов внутренних дел на железнодорожном транспорте: учеб. пособ. М., 2012. С. 28–29; Резолюция Всероссийской научно-практической конференции «Транспорт России на рубеже веков»: матер. науч.-практ. конф. от 6 декабря 1999 г.

дезорганизовала ее. Это выразилось в том, что каждая из обособленных частей стала работать на рынке транспортных услуг по своим критериям, самостоятельно определяя свою хозяйственную политику, что в итоге снизило производственную мощность и экономическую эффективность работы всего транспорта в целом.

Специалистами отмечается, что за период реформ произошло:

- вытеснение российских компаний с мирового рынка транспортных перевозок;
- деградация отечественного морского торгового флота;
- ликвидация большинства внутренних авиалиний с увеличивающейся экспансией зарубежных авиакомпаний;
- значительное ухудшение безопасности полетов;
- прекращение деятельности многих внутренних водных путей.

При реформировании системы и структуры предприятий железнодорожного, водного и воздушного транспорта органы внутренних дел на транспорте практически остались в стороне от указанных процессов и не оказали существенного влияния на минимизацию негативных последствий. Они изначально не были допущены к процессам инвентаризации, учета, списания и перераспределения федеральной собственности. Это во многом привело к тому, что по результатам инвентаризации, проведенной в 2002 г. в рамках второго этапа реформирования железнодорожного транспорта (при создании ОАО «Российские железные дороги»), недостача обязательств и материальных ценностей МПС России составила более 111,5 млрд руб.

По оценкам экспертов, транспортная система России в обозримом будущем может занять важное геополитическое положение в мире, что во многом предопределил ее стратегию и политику экономического развития в ближайшие десятилетия.¹ В частности, наличие прямых выходов к морям,

¹ Колышкина Л., Смолин Е. Через Россию пройдут новые транзитные грузоперевозки / РЖД-Партнер. № 12. 2000. С. 12.

системы воздушной и морской навигации предоставляют нашему государству уникальные возможности участия в международных перевозках, обладая абсолютной монополией в трансъевропейском транспортном коридоре. В этой связи важнейшая задача России в предстоящий период в полной мере реализовать свое выгодное географическое положение как естественного транзитного моста между Европой и экономически бурно развивающейся Юго-Восточной Азией.

Одной из самых мощных железнодорожных линий в мире является Транссибирская магистраль (Транссиб), протяженность которой составляет почти 10 тыс. км. Данная магистраль пересекает всю территорию России с Запада на Восток и связывает европейские государства со странами Азиатско-Тихоокеанского региона. На западе она через территорию Белоруссии выходит на Брест, далее в Польшу и страны Западной Европы. Кроме того, через Санкт-Петербург указанная транспортная магистраль обеспечивает подходы к российским портам на Балтийском море, далее соединяясь с железнодорожной сетью Финляндии и других скандинавских стран. На юго-западе Транссиб выходит на сеть железных дорог Украины и далее соединяется с железнодорожными магистралями Центральной и Южной Европы. На востоке магистраль подходит к Тихому океану и дальневосточным портам России и далее выходит на сеть железных дорог Монголии, Китая и КНДР.¹

Коридор «Север-Юг» позволяет самым коротким путем перевозить грузы между Европой и Ираном, Индией и странами Юго-Восточной Азии.

Кроме того, аналитические прогнозы и оценки развития мировой экономики свидетельствуют о том, что в ближайшие десятилетия основные финансовые и товарные потоки постепенно будут сосредотачиваться в треугольнике «США – Европа – Дальний Восток». Однако товарные потоки из Старого Света идут в Азию преимущественно окружным морским путем.

¹ Левин Б.А., Галахов В.И. Транссибирская магистраль: стратегия и практика управления грузоперевозками: доклад на международной научно-практической конференции 24 апреля 2003 г. М., 2003. С. 10.

Так, основной поток корейских грузов идет в Европу из порта Пусан морским путем через Суэцкий канал. Транспортировка занимает 40–45 суток. Используя Транссиб, можно сократить время в пути вдвое¹. Проведенный эксперимент по доставке контейнеров на расстояние 10 тыс. км из Находки до Бреста показал, что такое расстояние покрывается за 7 суток².

Согласно прогнозу общий объем транзита по территории России может составить от 1330 до 4200 тыс. тонн. Ожидается, что почти весь грузопоток будет «контейнеризированным» и может составить примерно 260 тыс. контейнеров в двадцатифутовом эквиваленте. Это в свою очередь потребует организационных усилий по сохранности перевозимых грузов.

Оперативно-розыскная деятельность ОВДТ обусловлена особенностям функционирования объектов железнодорожного, водного и воздушного транспорта. К специфическим факторам, оказывающим влияние на различные аспекты деятельности транспортной полиции, необходимо отнести: круглосуточный режим работы объектов инфраструктуры транспортного комплекса; значительную концентрацию грузопотока и пассажиропотока на ограниченной территории; скоротечность и быстроту изменений событий и явлений; сезонные, временные, климатические и другие условия, влияющие на интенсивность движения транспортных средств и пассажиропотока; непродолжительность пребывания подвижного состава, грузов и пассажиров на станциях, портах и аэровокзалах.

К специфике функционирования ОВД на железнодорожном транспорте необходимо отнести, кроме подвижного состава, грузовых и пассажирских станций, обширную систему обеспечения жизнедеятельности: ремонтные предприятия, резервы проводников, складские хозяйства, а также сфера строительства, страхования, связи, медицины, спорта; объекты культуры и

¹ Колышкина Л., Смолин Е. Через Россию пройдут новые транзитные грузоперевозки / РЖД-Партнер. № 12. 2000. С. 12.

² Маклаков Г.В. Транспортное обеспечение коммерческой деятельности: учеб. пособ. Новосибирск, 2001. С. 19.

учебно-профессиональные учреждения, которые могут находиться на участке юрисдикции одного ЛУ (ЛО). При этом деятельность оперативных подразделений полиции на транспорте должна охватывать экономику всех субъектов предпринимательской деятельности, прямо или опосредованно задействованных в перевозочном процессе, включая разнообразные финансово-хозяйственные операции, сделки, договорные отношения, касающиеся производства и распределения транспортных услуг.

2. Следующим важным элементом оперативной обстановки, требующим всестороннего изучения, является сама преступность на транспорте. В ней предусматривается характеристика преступлений, регистрируемых по линиям (направлениям) деятельности указанных органов, а также лиц, их совершивших. Статистические данные ГИАЦ МВД России, а также аналитические материалы ГУТ МВД России свидетельствуют о сохранении ежегодной тенденций снижения числа зарегистрированных преступлений. Массив регистрируемых преступлений уменьшился на территории юрисдикции УТ МВД России по федеральным округам и ЛУ (ЛО) МВД России. Так, если на объектах транспортного комплекса в 2007 г. было зафиксировано 83 898 преступлений, то по результатам работы в 2016 г. – 59 010 фактов. Изучение и обобщение сведений о состоянии преступности на транспорте в 2016 г. показали, что в структуре преступности на объектах транспортного комплекса доминирующее место занимают преступления против собственности – 44 %; преступления, связанные с незаконным оборотом наркотиков, – 26 %; преступления компетенции ЭБиПК – 27,2 %. Доля преступлений против личности в общем массиве зарегистрированных преступлений составляет 2,8 %.

Основными направлениями оперативно-служебной деятельности ОВДТ является обеспечение личной и имущественной безопасности граждан, предотвращение актов незаконного вмешательства в деятельность отрасли.

Необходимо отметить, что борьба с террористической угрозой на объектах инфраструктуры транспорта представляет собой наиболее

масштабный и затратный аспект транспортной безопасности, что в итоге потребовало привлечения значительных финансовых и материальных ресурсов, необходимых для стабилизации экономической ситуации в условиях мирового финансового кризиса. По-прежнему сохраняются угрозы совершения террористических актов на объектах транспортного комплекса, что предопределяет приоритет в деятельности транспортной полиции в обеспечении их антитеррористической защищенности. Были приняты дополнительные меры по усилению пропускного режима на стратегически важных объектах жизнеобеспечения транспортного комплекса. Однако несмотря на принимаемые меры отмечаются неединичные случаи незаконного вмешательства в деятельность транспортного комплекса, в том числе рейдерские захваты, а также взрывы и повреждения подвижного состава. На бесперебойное функционирование объектов транспорта существенное влияние оказывают факты, связанные с заведомо ложными сообщениями об акте терроризма. В 2013 г. было зарегистрировано 56 подобных фактов. При этом количество раскрытых заведомо ложных сообщений об актах терроризма возросло на 34,8 %.

На фоне нарастания в обществе экстремистской и террористической активности, в 2016 г. недофинансирование программ, направленных на обеспечение транспортной безопасности российских железных дорог, составило порядка 40 млрд руб.

Одним из приоритетных направлений в деятельности ОВДТ является работа по декриминализации экономики предприятий транспорта в условиях продолжающихся структурных преобразований федерального железнодорожного транспорта, а также перераспределения собственности объектов водного и воздушного транспорта. В 2016 г. удельный вес преступлений такой категории в общей структуре преступности на транспорте был зафиксирован на уровне 27,2 %¹. Указанная категория

¹ Для сравнения необходимо отметить, что удельный вес выявленных экономических преступлений, отнесенных к компетенции Главного управления экономической

преступлений по-прежнему является одним из превалирующих видов противоправного поведения.

Обобщение статистических данных ОВДТ за период с 2007 по 2016 гг. свидетельствует о значительном снижении показателей по борьбе с преступлениями такой категории. Если сотрудниками ЭБиПК ОВДТ в 2007 г. было поставлено на учет 16 454 преступления, то в 2016 г. – 5568.

Экономические преступления, совершаемые на объектах транспорта, наряду с преступлениями террористического характера нередко представляют собой реальную угрозу транспортной и экологической безопасности страны. К деяниям подобного рода необходимо отнести поставки фальсифицированных и некондиционных деталей и материалов, а также хищение и подмена деталей в ремонтных депо и др.

С целью предотвращения фактов ввода в эксплуатацию подвижного состава, имеющего контрафактные и бракованные детали, сотрудникам ЭБиПК ОВДТ целесообразно осуществлять такую работу совместно с представителями Госжелдорнадзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта. Так, в 2016 г. было зафиксировано восемь фактов схода подвижного состава. В ходе проведения совместных проверок из эксплуатации было изъято более 32 тыс. некондиционных и бракованных боковых рам, скопившихся на ремонтных предприятиях. В рамках совместных мероприятий только на 30 станциях Забайкальской железной дороги отстранено от движения свыше 1,5 тыс. вагонов.

Значительную долю экономических преступлений составляют преступления против собственности. В 2016 г. их удельный вес составил 37,8 %. Это объясняется тем, что на транспорте активно осуществляются процессы перераспределения и отчуждения федеральной собственности.

Изучение правоприменительной практики ОВДТ свидетельствует о наличии разнообразных схем, применяемых фигурантами для

неправомерного отчуждения или незаконного использования собственности железных дорог.

К преступлениям такой категории можно отнести:

- присвоение федеральной собственности путем незаконного списания (продажи) имущества железных дорог (18 %);
- присвоение денежных средств, являющихся платой за аренду сдаваемых помещений (15,8 %);
- занижение площади арендуемой федеральной собственности (13,2 %);
- сдачу имущества железных дорог без оформления соответствующих договоров и оплаты (12,5 %);
- незаконную субаренду федеральной собственности (11 %);
- не перечисления обязательных платежей от аренды в бюджеты различных уровней (10,5 %);
- незаконную приватизацию и продажу ведомственного жилья (8 %);
- хищения денежных средств при передаче собственности в ходе реструктуризации объектов железнодорожного транспорта (8 %);
- незаконное оформление в собственность подъездных путей (3 %).

В числе схем хищения подвижного состава, находящегося на балансе ОАО «РЖД», могут быть отмечены:

- хищение вагонов мобилизационного парка путем перетрафаретирования их в ремонтном депо;
- хищение вагонов парка ОАО «РЖД» по поддельным договорам через подставные фирмы с последующей их легализацией и регистрацией прав на них;
- использование особенностей технологического процесса для незаконного списания подвижного состава с целью создания излишков и последующей реализации техники коммерческим структурам;
- списание подвижного состава в металлолом с последующей

передачей его в аренду¹;

– незаконное приобретение прав собственности на имущество транспортных компаний путем вынесения неправомерного судебного решения и фальсификации документов (актов приема-передачи, спецификаций, договоров и приложений к ним) с дальнейшей реализацией объектов собственности через цепочку коммерческих структур или «фирм-однодневок».

В условиях экономической самостоятельности объектов железнодорожного транспорта, осуществления транспортными компаниями монопольных услуг создались предпосылки роста преступлений коррупционной направленности. Одной из причин, обуславливающих высокий уровень коррупции на объектах железнодорожного транспорта, является бесконтрольное сосредоточение финансовых средств и материальных ресурсов в руках ограниченного круга лиц. Так, ряд руководителей Московского отделения Октябрьской железной дороги организовали постройку и эксплуатацию собственного подъездного пути для погрузки и выгрузки коммерческих грузов на станции Ховрино. Данный подъездной путь документально в эксплуатацию не вводился и платежи за организацию подачи-уборки, погрузки-выгрузки, а также иные станционные сборы по грузовой и коммерческой работе не взимались. В результате незаконной эксплуатации подъездного пути помимо значительного экономического ущерба железнодорожному транспорту создавалась угроза безопасности движения в результате бесконтрольной погрузки и выгрузки вагонов².

К перечню наиболее характерных способов преступлений коррупционной направленности, совершаемых на объектах железнодорожного транспорта, можно отнести:

¹ Так, начальник Астраханского вагонного депо (ВЧД-1) подобным образом реализовал 50 автономных рефрижераторных вагонов. Сумма ущерба составила 7,2 млн руб.

² Росса А.А., Елисов П.П. Организация и тактика борьбы с преступлениями коррупционной направленности на объектах железнодорожного транспорта: учеб. пособ. М., 2007. С. 16.

- выделение земельных участков в полосе землеотводов вдоль железнодорожного полотна для использования их в предпринимательских целях;

- размещение государственных заказов, предоставление квот на поставки товарно-материальных ценностей для нужд ОАО «РЖД» аффилированным или так называемым своим компаниям;

- предоставление за вознаграждение коммерческим структурам в аренду помещений, имеющих высокую степень доходности (магазины, ларьки и т. д.);

- создание льготных условий «своим компаниям» при проведении различных конкурсов и аукционов или необоснованный отказ в участии в них другим претендентам;

- умышленное занижение стоимости основных и оборотных средств акционируемых объектов железнодорожного транспорта с целью их дальнейшего приобретения по заниженной цене;

- лоббирование интересов крупных компаний при получении инвестиционных средств ОАО «РЖД»;

- размещение потенциально выгодных контрактов в сторонних организациях и т. д.

Отмечаются иные способы совершения преступлений коррупционной направленности:

- выдача в медицинских учреждениях ОАО «РЖД» различного рода заключений, справок, связанных с денежными выплатами;

- оказание содействия при поступлении абитуриентов на обучение в высшие и средне специальные учебные заведения Минтранса России;

- сокрытие сотрудниками КРУ ОАО «РЖД», должностными лицами и служащими иных контролирующих органов фактов о различных нарушениях финансово-хозяйственной деятельности и непринятие соответствующих мер к нарушителям бухгалтерской дисциплины;

- продвижение лица без каких-либо заслуг по службе, премирование;

- заключение заведомо невыгодного для организации контракта;
- вступление в предпринимательские отношения с «неблагонадежными» фирмами либо мошенниками;
- незаконное или связанное с нарушениями предоставление площадей в аренду сторонним организациям, не связанным с деятельностью ОАО «РЖД»;
- снятие запрета на закрытие подъездных путей¹.

С учетом монопольности ряда транспортных услуг, специфических особенностей экономической деятельности предприятий по обслуживанию грузовых перевозок на объектах железнодорожного транспорта сложилась целая система незаконных действий, за осуществление которых работники и руководители железнодорожных предприятий получают регулярную мзду. Как свидетельствует правоприменительная практика, коррупционное поведение нередко заключается в предоставлении следующих услуг:

- незаконное освобождение клиентских организаций от уплаты платежей за аренду подъездных путей или подвижного состава;
- незаконное освобождение клиентов от уплаты штрафных санкций за простой подвижного состава или их значительное занижение;
- незаконное списание и реализация подвижного состава коммерческим структурам;
- принятие к транспортировке грузов, запрещенных или для которых предусмотрен специальный порядок перевозки железнодорожным транспортом (лес, металл, нефтепродукты и т. д.);
- сокрытие фактического наименования груза, представленного для перевозки, оформление которого влияет на разницу тарифов;
- незаконное предоставление льготных тарифов или скидок с тарифов на перевозку грузов;
- внесение ложных сведений в документы, дающих право

¹ Росса А.А., Елисов П.П. Коррупционные преступления на объектах железной дороги // Популярно-правовой альманах МВД России. 2008. № 3. С. 24.

переадресации груза;

- составление «двойных контрактов», когда до границы России перевозка оформляется по внутреннему тарифу, а после вывоза груза – по международному тарифу;

- внеочередное предоставление для перевозки грузов вагонов, контейнеров, транспортных средств, а также различные манипуляции с подвижным составом.

Сфера экономической деятельности транспорта остается криминализованной. При этом необходимо отметить, что осуществление незаконной предпринимательской деятельности, связанной с проведением организациями без соответствующей лицензии работ с опасными грузами или эксплуатации пожаро-взрывоопасных объектов, представляет существенную угрозу транспортной безопасности из-за отсутствия надлежащего контроля или нарушения технологии. Руководители подобных организаций зачастую даже не задумываются о возможных последствиях, заботясь лишь о максимальном извлечении прибыли.

По-прежнему остается высоким уровень криминализации кредитно-финансовой системы транспортного комплекса, которая ранее считалась относительно благополучной. Причины столь негативных тенденций обуславливаются тем, что объектами железнодорожного транспорта оказывается широкий спектр страховых и различных финансовых услуг. В настоящее время в транспортную сферу инвестируют и осуществляют кредитно-финансовое обслуживание около 100 коммерческих финансово-кредитных учреждений: банки, пенсионные фонды, страховые компании и др.

Изучение аналитических материалов ГУТ МВД России показало, что имеющиеся недостатки по борьбе с экономическими преступлениями в кредитно-финансовой системе обусловлены прежде всего.

отсутствием оперативных позиций среди работников бухгалтерии объектов транспорта.

В последние годы наметилась негативная тенденция в криминализации сферы реализации билетов. Ежегодно в период летних отпусков отмечается сезонный ажиотаж на билеты южных направлений. Во многом этому способствует деятельность ряда недобросовестных компаний, которые, имея доступ к системе предварительного бронирования, скачивают через интернет билеты на наиболее востребованные направления, а затем их реализуют втридорога. По мнению руководства транспортного ведомства, без помощи и усилий правоохранительных органов навести должный порядок в этой сфере невозможно¹.

Вместе с тем необходимо отметить, что если способы совершения злоупотреблений со стороны работников предприятий транспорта являются достаточно изученными, то выявление преступлений со стороны работников сторонних коммерческих, и в том числе туристических фирм, является «новой» сферой деятельности ОВДТ. Причем практика выявления данной категории правонарушений еще должным образом не выработана.

Сотрудники ЭБиПК ОВДТ активно выявляют налоговые преступления. Если в 2007 г. таких преступлений было зарегистрировано 38 фактов, то по итогам 2013 г. – 202 случая.

Анализ правоприменительной практики подразделений ЭБиПК ОВДТ показывает, что к наиболее криминализированным сферам экономики отрасли относятся сферы: грузовых перевозок; тарифного регулирования; продажи, списания, утилизации подвижного состава; арендных отношений; оборота фальсифицированной и контрафактной продукции, а также водных биоресурсов и лесопродукции. В связи с увеличением грузооборота не менее актуальным направлением в деятельности ОВДТ является организация оперативно-розыскной деятельности подразделений БППГ. В рамках данного направления работы указанные подразделения организуют деятельность на грузовых станциях, грузовых дворах, грузовых площадках, в портах и аэровокзалах. Анализ правоприменительной практики рассматриваемых

¹ Интервью с президентом ОАО «РЖД» В. Якуниным // Рос. газ. № 112(5488). 2011. С. 4.

подразделений ОВДТ показывает, что преступления в сфере грузовых перевозок в основном совершаются организованными группами, активно вовлекающими в орбиту своей преступной деятельности работников транспорта, используя их знания, доступ к грузу и перевозочным документам.

Особенно от таких преступлений страдает железнодорожный транспорт, на долю которого приходится свыше 80 % преступлений такой категории. В последние годы отмечается переориентация преступников от распространенных способов хищений грузов (срыв запорных устройств, проруб стен потолков вагонов и контейнеров) на более скрытые способы, совершаемые путем переадресовки грузовых отправок, замены и подделки подлинных перевозочных документов. Преступления подобного рода заранее тщательно подготавливаются, могут иметь межрегиональный и межгосударственный характер, отличаются высокой степенью латентности.

Ведущее место в структуре перевозимых грузов занимает нефть и нефтепродукты, на долю которых приходится более четверти от всего объема грузов, перевезенных по сети железных дорог. Поэтому одним из основных объектов преступных посягательств на железнодорожном транспорте являются нефтепродукты, составляющие более 70 % от всех балансовых убытков от хищений. За последнее время прослеживается негативная тенденция роста преступлений, предметом посягательства которых явились нефть и горюче-смазочные материалы. Доминирующим составом такой категории преступлений являются кражи грузов, удельный вес которых составляет около 60 %.

Наиболее распространенными способами хищений нефтепродуктов на железных дорогах являются:

- повреждения, подмена или подделки ЗПУ;
- отжатие загрузочного люка без нарушения целостности ЗПУ;
- разбордование воздушного предохранительного клапана, пломбирование которого не предусмотрено нормативными документами

ОАО «РЖД»;

- поддомкрачивание запирающего клапана вагона-цистерны и слив через нижний сливной прибор;
- демонтаж валика крепления заливного люка вагона-цистерны и замена его специально подготовленным комбинированным валиком;
- слив дизельного топлива с тепловоза;
- хищение нефтепродуктов и ГСМ с использованием подъездных путей клиентских организаций. При этом совершение таких преступлений свидетельствует о наличии преступной группы с участием сотрудников РЖД. Как правило, задействуются следующие категории сотрудников: машинист маневрового тепловоза, маневровый диспетчер, дежурный по станции.

В структуре преступности компетенции ОВДТ отмечаются преступления, связанные с незаконным оборотом оружия, боеприпасов, наркотиков, контрафактной и фальсифицированной продукции, контрабандой. Различные виды транспорта активно вовлечены преступными сообществами, в схемы доставки такой продукции в различные регионы страны. Если в 2007 г. удельный вес преступлений, связанных с незаконным оборотом наркотических средств на транспорте, составлял 16,2 %, то по итогам 2012 г. – 26 %.

Анализ личностных особенностей правонарушителей, совершающих уголовно наказуемые деяния на объектах транспорта, показал, что самым распространенным мотивом их преступных действий являлась корысть. Характерно, что среди лиц, совершивших преступления на объектах железнодорожного транспорта, велика доля его работников (более 40 %). Среди них преобладают осмотрщики вагонов, путевые рабочие, проводники пассажирских вагонов, машинисты и помощники машинистов локомотивов. Значительная доля преступников, совершивших хищения, проживали вблизи железной дороги, что во многом и определило место совершения ими преступления. Доля женщин среди лиц, совершающих преступления на объектах транспортной инфраструктуры, достаточно мала (не более 10 %).

Однако для женщин характерны такие преступления, как присвоение и растрата, мошенничество, совершение иных категорий экономических преступлений на объектах транспорта. При этом доля женщин среди лиц, совершивших подобные экономические преступления, достигает 76,8 %.

Изучение личностных свойств преступников, совершивших различные правонарушения на объектах железнодорожного транспорта, показывает, что среди них велика доля лиц, ранее совершавших преступления (34 %); лиц, совершивших преступления в группе (40 %). Каждое третье (37,3 %) раскрытое преступление совершено лицами, ранее нарушавшими закон. Основная масса виновных (55,3 %) совершила по одному преступлению.

ГЛАВА 2. ОСОБЕННОСТИ ПРИМЕНЕНИЯ ОПЕРАТИВНО-РОЗЫСКНЫХ МЕР ПО ВЫЯВЛЕНИЮ, РАСКРЫТИЮ И ПРЕДУПРЕЖДЕНИЮ ПРЕСТУПЛЕНИЙ СОТРУДНИКАМИ ОПЕРАТИВНЫХ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ОВДТ

§ 1. Выявление и раскрытие преступлений сотрудниками оперативных подразделений ОВДТ

Выявление первичных оперативно-розыскных данных, касающихся преступлений компетенции органов внутренних дел на транспорте, должно быть организовано ЛУ (ЛО), прежде всего на районном уровне с учетом специфики применяемых оперативно-розыскных мер. Оно включает в себя: обнаружение и получение первичной информации о лицах и фактах, представляющих оперативный интерес; ее проверку и сохранение; принятие решения о дальнейшем ее использовании. Все эти позиции являются составной частью оперативно-розыскного процесса в сфере борьбы с преступлениями по линии деятельности ОВДТ различного уровня.

Знание оперативной обстановки на объектах транспортной сферы позволяет сотруднику оперативных подразделений ОВДТ получить следующие сведения: о местах, времени, способах совершенных преступлений, особенностях поведения фигурантов и способах маскировки их противоправной деятельности; каналах транспортировки предметов и лиц, представляющих оперативный интерес; легализации преступных доходов; о причинах и условиях, способствующих совершению преступлений на транспорте. Изучение интегрированной информации, характеризующей внешние и внутренние факторы функционирования ЛУ (ЛО), дает основание для определения наиболее эффективных направлений проведения поисковых мероприятий. Полученные результаты должны учитываться руководителями ОВДТ и их оперативных подразделений при выявлении первичной информации о лицах и фактах, представляющих оперативный интерес по линии УР, ЭБиПК, БППГ, противодействия экстремизму и др.

В процессе оперативно-розыскной деятельности по борьбе с преступлениями руководители ОВДТ и оперативных подразделений должны применять специальные организационно-тактические меры. Их содержание связано с решением задач по организации оперативного обслуживания объектов транспортной сферы, выявлению, предупреждению и раскрытию преступлений, отнесенных к компетенции данных органов. При этом они обязаны обеспечивать системный подход, комплексно задействуя все имеющиеся силы и средства. Организационно-тактические меры должны применять не только подразделения УР, ЭБиПК, БППГ, оперативно-сыскные подразделения, но и с учетом компетенции – другие подразделения ОВДТ.

При осуществлении организационно-тактических мер по борьбе с преступлениями руководители ОВДТ и оперативных подразделений должны также использовать возможности нарядов по сопровождению пассажирских поездов, посадочных групп, стационарных оперативных заслонов, совместных специализированных групп ОВДТ и ведомственной охраны, досмотровых подразделений ОВД на воздушном транспорте. Наряды по сопровождению пассажирских поездов ежедневно обеспечивают сопровождение более 3000 поездов дальнего и пригородного сообщения, что составляет 35 % от общего числа курсирующих поездов. На поддержание правопорядка в сфере пассажирских перевозок задействовано более 2000 сотрудников ОВДТ. Их деятельность регламентируется Инструкцией по организации работы нарядов полиции линейных управлений (отделов) МВД России на железнодорожном, водном и воздушном транспорте и работников локомотивных и поездных бригад по обеспечению правопорядка в поездах дальнего следования и пригородного сообщения¹.

Пассажирские поезда сопровождаются нарядом в соответствии с графиком, который составляется ежемесячно с учетом предложений

¹ Об утверждении Инструкции по организации работы нарядов полиции линейных управлений (отделов) МВД России на железнодорожном, водном и воздушном транспорте и работников локомотивных и поездных бригад по обеспечению правопорядка в поездах дальнего следования и пригородного сообщения: приказ МВД России, Министерства транспорта РФ от 27 декабря 2013 г. № 1022/487.

руководителей транспортных организаций, региональных центров безопасности и могут корректироваться в зависимости от складывающейся оперативной обстановки.

Состав наряда утверждается начальником линейного управления (отдела) на транспорте или его заместителем, в количестве не менее двух сотрудников при нахождении в пути в обоих направлениях до 12 часов, а при следовании более 12 часов – не менее трех. Старшим наряда назначается самый опытный сотрудник полиции. При необходимости наряд возглавляется лицами среднего и старшего начальствующего состава. Для разбирательства с правонарушителями, а также отдыха, предоставляется отдельное купе в штабном вагоне пассажирского поезда. На каждый маршрут сопровождения составляется отдельная учетная карточка. Оперативный дежурный по ЛО и ЛУ отмечает состав наряда в постовой ведомости и выдает маршрутный лист. В пути следования поезда наряд сопровождения несет службу путем патрулирования. Контроль за работой таких нарядов осуществляется независимо от их подчиненности руководящим и инспекторским составам ЛУ (ЛО) в пути следования и на станциях во время стоянок пассажирских поездов по месту дислокации ОВДТ.

По линии борьбы с преступлениями указанные подразделения транспортной полиции наделяются следующими полномочиями:

- предотвращать и пресекать преступления и административные правонарушения;
- устанавливать и задерживать лиц их совершивших;
- проводить неотложные действия по закреплению следов преступления;
- оказывать практическую помощь следственно-оперативной группе в выполнении ими служебных задач;
- осматривать вагоны по прибытии состава на конечную станцию;
- сообщать начальнику поезда о выявленных нарушениях членами поезда бригады их должностных инструкций для принятия мер

реагирования.

Для решения задач оперативно-розыскной деятельности наряды сопровождения могут быть задействованы в налаживании опосредованной зашифрованной связи резидента или агента с оперативным сотрудником ОВДТ. В состав посадочной группы входят, как правило, несколько сотрудников полиции, а также работники охранных подразделений или представители перронного контроля железнодорожного транспорта.

Основными задачами таких групп являются:

- работа в пассажиропотоке при отправлении или прибытии пассажирских поездов;
- обеспечение выполнения правил пользования железнодорожным транспортом;
- предупреждение и пресечение правонарушений;
- задержание и доставление в дежурную часть правонарушителей и лиц, представляющих оперативный интерес (сходство с приметами по ориентировкам) и др.

Для решения задач оперативно-розыскной деятельности по борьбе с преступлениями данные формирования могут задействоваться:

- при задержании лиц, находящихся в розыске;
- для оказания помощи в реализации материалов и оперативной проверке ;

При организации борьбы с преступлениями на транспорте внимание служб ОВДТ должно быть сосредоточено на следующих функциональных подсистемах и объектах транспортной сферы:

- деятельность администраций и служб системы ведомственного управления объектами транспорта;
- сферы пассажирских, грузовых перевозок и пригородного сообщения;
- объекты вспомогательных служб и жизнеобеспечения транспорта (ГСМ, уголь, вода, электроэнергия);
- объекты связи, строительства и ремонта;

- сфера материально-технического снабжения;
- объекты социальной сферы (лечебно-оздоровительные, спортивные, учебные учреждения);
- объекты сферы потребительского рынка;
- субъекты внешнеэкономической деятельности и сфера деятельности таможенных органов;
- финансово-кредитная система и фальшивомонетничество.

Общие организационные положения тактики оперативно-розыскной деятельности органов внутренних дел связывают с подготовкой и проведением оперативно-розыскных мероприятий. Данная подготовка содержит элементы: выработку оперативно-тактического решения; планирование мероприятия; реализацию плана; анализ и оценку эффективности сделанного.

Также в правовой литературе рассматриваются оперативно-розыскные действия как первоначальные и последующие. Такой подход подходит для раскрытия преступлений, совершенных на объектах транспорта.

На данном этапе необходимо отметить, что совершение преступлений на объектах транспорта таких как, например, кража характеризуется повышенной организованностью похитителей, так как практически на месте происшествия не остается никаких улик, которые в дальнейшем могли бы быть доказательством по делу. Но все равно после обнаружения какого-либо доказательства, меры оперативно-розыскных работников должны быть проведены. Отсутствие каких-либо доказательств на месте происшествия должны направить оперативных работников на принадлежность группового преступления, что является значимой ориентирующей информацией ведущей к раскрытию преступления.

На первом этапе раскрытия преступления происходит подача сообщения оперативным работникам о месте происшествия, что влечет за собой быстрые неотложные мероприятия оперативно-розыскной группы для установления обстоятельств происшествия и задержания виновных. На

данном этапе должны подключаться все методы и мероприятия по горячим следам, это в свою очередь влияет на качественную работу оперативников.

Ежегодно проводятся спецоперации, направленные на пресечение преступлений таким образом сотрудники транспортной полиции изъяли 7,8 тысяч единиц контрафактной продукции и носителей информации на сумму 8,2 млн рублей. Из них более 1 тысячи - с незаконно нанесенными товарными знаками, почти 4 тысячи продовольственных товаров, 2,4 тысячи – аудиовизуальных носителей информации.

Например, Забайкальским ЛУ МВД России на транспорте возбуждено уголовное дело по ч.3 ст. 171.1 УК РФ по факту задержания на ст. Белогорск двух контейнеров с 3750 декалитрами алкогольной продукции, не соответствующей требованиям ГОСТа, при этом по документам в наименовании груза значились «материалы строительные» (сумма материального ущерба составила более 5 млн руб.).

Все эти мероприятия актуальны при раскрытии преступлений, совершенных на объектах транспорта. Организацию раскрытия таких преступлений стоит начать с разработки комплекса мероприятий. К ним относятся:

- готовность органов внутренних дел к работе;
- создание условий для выезда оперативной группы на место происшествия;
- обеспечение транспортом всех участников оперативной службы;
- расстановка всех сотрудников на месте происшествия.

Основными задачами первоначального этапа раскрытия преступлений, совершенных на объектах транспорта:

- полная информация с места происшествия;
- проведение оперативных мероприятий на месте происшествия;
- оперативная работа по выявлению виновных к совершенному преступлению.

Органы внутренних дел обязаны вне зависимости от того, где они

находятся, выяснить обстоятельства: кто и откуда сообщил о месте происшествия, время и место, обстоятельства происшествия.

Уточнение вышеназванных данных позволяет принять необходимые организационные меры по:

- ориентированию подразделений органов внутренних дел;
- информированию происшествий;
- оперативным мерам проводимых на месте преступления;
- введению в действие плана «Перехват».

Самым основным комплексом оперативно-розыскных мер на первом этапе является организация, и розыск по горячим следам.

Оперативным работникам необходимо учитывать, что преступления, совершенные на объектах транспорта обладают высокой степенью криминального профессионализма, налицо высокий процент рецидива в их среде. Можно сказать, что при отсутствии информации о преступнике, необходимо ввести оперативную работу по делам уже совершенных фигурантов.

Основными задачами оперативной работы в отношении лиц, причастных к преступлениям совершенных на объектах транспорта:

- задержание всех участников преступления;
- установление всех обстоятельств преступления;
- установление всех преступных эпизодов;
- выявление и устранение причин и условий, способствующих совершению таких преступлений;
- оперативно-технические мероприятия;
- проведение оперативного эксперимента и т.д.

Самым важным из направлений оперативной работы является разведывательное обеспечение такой деятельности, работа с конфидентами. Под работой с конфидентами следует понимать комплекс мер, обеспечивающих активное использование негласных сотрудников в решении задач оперативного производства, их реальное участие в процессе и вывода

из него.

По всему вышеизложенному можно сказать, что современное состояние оперативно-розыскной работы требует совершенствования.

Рассмотрим некоторые особенности документирования преступлений, совершенных на объектах транспорта.

Прежде всего, предметом документирования по данному направлению оперативно-розыскной работы являются:

- лица;
- факты преступлений;
- предметы;
- места.

Особыми эффективными методами по документированию преступных действий является:

- исследование предметов и документов;
- оперативное внедрение;
- оперативный эксперимент;
- наблюдение;
- прослушивание телефонных переговоров.

Изучив все вышесказанное, следует отметить, что для успешной работы оперативно-розыскных служб самым значимым является задержание всех фигурантов с поличным. После задержания фигурантов преступления они становятся подозреваемыми, далее с ними проводится оперативная работа в форме оперативного сопровождения расследования уголовного дела.

Самая важная задача данного этапа заключается в создании наилучших условий для расследования дела, ликвидация противодействий преступников всем следственным действиям и оперативно-розыскным мерам органов внутренних дел, обеспечение судебной перспективы дела.

§ 2. Особенности предупреждения преступлений, совершаемых на объектах транспорта

Под предупреждением преступления следует понимать деятельность государства и общества, направленную против возможного (но еще не задуманного), задуманного (готовящегося, замышляемого, но не совершаемого личностью), а также происходящего и совершенного (произошедшего) преступления или же воздействие государства и общества на причины и условия, способствующие возникновению умысла совершить преступление, а также его подготовки и совершению.

Предупреждение преступности преступлений, совершаемых на объектах транспорта представляет собой систему, которая включает в себя: субъектов предупреждения, объекты предупреждения, меры предупредительного воздействия, а также виды и формы деятельности по предупреждению вышеуказанных преступлений.

К объектам предупреждения преступлений, совершаемых на объектах транспорта необходимо отнести: а) Процессы и явления экономического, социального, политического, психологического характера' и иные факторы, обуславливающие состояние и динамику преступности. б) Деятельность людей, которая должна соответствовать правовым и моральным нормам, а также нормам социального взаимодействия. в) Личность преступника. г) Личность жертвы.

Общесоциальные меры предупреждения преступлений совершаемых на объектах транспорта должны включать в себя: а) общее оздоровление обстановки в стране: сглаживание социальных, экономических, политических и национальных противоречий, укрепление государственной власти и правоохранительной системы, безусловное обеспечение конституционного порядка и эффективное пресечение попыток его нарушения; б) создание социально-культурных условий для нормального развития граждан, проведения досуга,' отдыха молодежи. Необходимо

создать условия для позитивной реализации личных возможностей, потребностей, интересов молодёжи, способствующих повышению культурного, образовательного уровня, возможностей широкого выбора в избрании и получении профессии. Предупредительные меры должны проводиться в отношении молодежи на стадиях формирования их как личностей, с целью предотвращения антиобщественных проявлений в будущем.

В качестве примера рассмотрим вид специального предупреждения преступлений, совершаемых на объектах транспорта в Северо-Кавказском регионе осуществляется в трех формах:

- проведение профилактических мероприятий, заключающихся в устранении причин и условий исследуемых преступлений, таких как «Безбилетный пассажир», «Курорт», «Новогодняя елка», «Пригородный поезд»;
- проведение оперативно-розыскных мероприятий, направленных на выявление замышляемых и подготавливаемых преступлений, на их пресечение и привлечение к ответственности виновных в их совершении, таких как «Гастролер», «Пассажир», «Стоянка», «Канал», «Арсенал»;

В целях предупреждения преступлений, совершаемых на объектах транспорта специальным субъектам, наряду с проводимыми, целесообразно осуществлять следующие мероприятия:

1. Производить обработку совместной группой сотрудников патрульно-постовой службы и сотрудников следственно-оперативной группы суточного наряда пассажирских поездов по прибытию на железнодорожную станцию с целью выявления совершенных правонарушений и преступлений не только путем опроса начальника поезда, но и путем опроса проводников и пассажиров.
2. На территории обслуживания организовать сопровождение нарядом патрульно-постовой службы пассажирских поездов, в которых существует повышенная вероятность совершения корыстных преступлений против

собственности пассажиров, с целью проведения профилактических мероприятий по недопущению данных деяний.

3. Организовать выборочное сопровождение пассажирских поездов оперативно-поисковыми группами в составе сотрудников криминальной полиции и полиции общественной безопасности с целью выявления лиц, совершающих в пути следования преступления, а также выявления безбилетных пассажиров.

4. Усовершенствовать взаимодействие между различными подразделениями Управление на транспорте МВД России по Северо-Кавказскому федеральному округу в сфере раскрытия и расследования преступлений против собственности, а также производство обмена информацией между ЛУВДТ(ЛОВДТ) и РОВД(ГОВД) о предполагаемом местонахождении преступников, совершающих корыстных преступлений против собственности пассажиров.

5. Организовать проведение инструктажей перед выездом в резервах проводников, базирующихся на территории Северо-Кавказского региона, в ходе которых зачитывать сводки и представления о совершенных в поездах корыстных преступлений против собственности пассажиров, о выявленных фактах провоза безбилетных пассажиров, акцентировав внимание на путях и способах недопущения данных противоправных деяний.

6. Организовать совместные учения между сотрудниками ЛУВДТ(ЛОВДТ), ревизорским аппаратом Северо-Кавказской железной дороги и поездными бригадами, в ходе которых необходимо отрепетировать алгоритм действий при получении сообщения о совершенном корыстном преступлении против собственности пассажиров.

Индивидуальное предупредительное воздействие должно направляться на ранние этапы формирования криминогенных условий и непосредственно на само лицо, совершившее преступление на объекте транспорта, поведение которого нуждается в изменении. Таким воздействием должна быть охвачена среда жизнедеятельности профилактируемого лица, его окружения.

В целях успешного профилактического воздействия на подопечного субъекты профилактики должны знать способы воздействия и овладеть методами убеждения и принуждения, правильно сочетая их в воспитательной работе.

Одним из путей индивидуальной профилактики лиц, склонных к совершению преступлений на объектах транспортного комплекса, является расширение социально полезных потребностей лица, в отношении которого проводится профилактическая работа, с целью постепенного вытеснения негативных потребностей и построения новой цели деятельности, призванной заменить прежнюю асоциальную.

При осуществлении индивидуального предупреждения, направленного на микроокружение лица в сфере досуга, нужно знать какую роль в неформальной группе он играет, если лидер, к нему нужно применять иные меры воздействия, нежели если бы он являлся рядовым участником. В первом случае целесообразно группу выводить из-под влияния лидера, а во втором рядового участника удалить от группы.

В процессе работы подразделений ОВДТ по выявлению первичных оперативно-розыскных данных о фактах подготовки и совершения преступлений, им нередко становятся известными сведения об обстоятельствах, обуславливающих и способствующих совершению преступлений, а также о лицах, их замышляющих и подготавливающих. В связи с этим перед руководителями ОВДТ встает самостоятельная задача по оперативно-розыскному предупреждению таких преступлений, недопущению негативных последствий, замышляемых преступниками действий, предотвращению деяний, в том числе совершаемых организованными преступными структурами, упреждению противоправных действий.

Оперативно-розыскное предупреждение включает в себя ряд самостоятельных направлений (элементов), каждое из которых нуждается в определенной организации:

– профилактика преступлений – деятельность ОВДТ по выявлению и устранению причин и условий, способствующих совершению преступлений на объектах транспортной сферы (общая профилактика), а также установлению лиц, склонных к совершению преступлений, и оказание на них профилактического воздействия с целью недопущения с их стороны совершения преступлений (индивидуальная профилактика);

– предотвращение преступлений – деятельность оперативных подразделений транспортной полиции по установлению лиц, замышляющих конкретное преступление на объектах транспорта, и принятие к ним необходимых мер, исключающих реализацию намерений;

– пресечение преступлений – деятельность ОВДТ по выявлению лиц, готовящих совершение преступлений, покушающихся на них, а также принятие мер по прекращению их преступных действий.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Подводя итоги данной работы можно сделать следующий вывод, что в системе МВД России особое место занимают оперативные подразделения которые занимаются раскрытием преступлений, совершенных на объектах транспорта. Сегодня органы внутренних дел самая организационная правоохранительная система, способная выполнять все функции по раскрытию преступлений возложенную на нее.

Так же следует выделить важный аспект, не смотря на ежегодное снижение общего числа выявленных преступлений оперативная обстановка на объектах транспортного комплекса остается весьма напряженной. Органы внутренних дел на транспорте выполняют возложенные на них задачи и функции в особых производственных, экономических и организационных условиях, которые напрямую связаны с особенностями функционирования объектов железнодорожного, водного и воздушного транспорта. В настоящее время имеется необходимость дальнейшего совершенствования нормативной регламентации процедур, прописанных в договорах о взаимной помощи между Россией и другими государствами, а также учета особенностей их национального законодательства, регулирующего различные уголовно-правовые аспекты обеспечения экономической безопасности, в частности формулирования уголовно-правовых запретов относительно налоговых преступлений, отсутствие понятия последних в уголовном законодательстве, различия в субъектах борьбы с ними.

Необходимо отметить, что для успешной работы оперативно-розыскных служб самым значимым является задержание всех фигурантов с поличным. После задержания фигурантов преступления они становятся подозреваемыми, далее с ними проводится оперативная работа в форме оперативного сопровождения расследования уголовного дела.

Сам процесс завершается длительным документированием полученной

информации. Самая важная задача данного этапа заключается в создании наилучших условий для расследования дела, ликвидация противодействий преступников всем следственным действиям и оперативно-розыскным мерам органов внутренних дел, обеспечение судебной перспективы дела.

Материалы, использованные в данной работе также использовались при написании конкурсной работы в 2016 году на базе Казанского Юридического Института МВД России на тему «Организационно-тактические приемы при раскрытии отдельных видов преступлений, совершаемых на объектах транспорта».

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

Нормативные правовые акты

1. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993) (с учётом поправок, внесённых Законами РФ о поправках к Конституции РФ от 30.12.2008 N 6-ФКЗ, от 30.12.2008 N 7-ФКЗ). М.: Проспект, 2014. – 27 с.
2. Уголовный кодекс Российской Федерации: Федеральный закон Российской Федерации от 13 июня 1996 г. N 63 (ред. от 03.04.2017). – М.: Проспект, 2017. – 224 с.
3. Уголовно–процессуальный Кодекс Российской Федерации): Федеральный закон Российской Федерации от 18 декабря 2001 года N 174 (ред. от 17.04.2017). – М.: Проспект, 2017. -260 с.
4. Федеральный закон от 28.12.2010 N 390-ФЗ (ред. от 05.10.2015) "О безопасности"/ "Российская газета", N 295, 29.12.2010
5. Федеральный закон от 17.01.1992 N 2202-1 (ред. от 07.03.2017) "О прокуратуре Российской Федерации"/ "Российская газета", N 229, 25.11.1995.
6. Федеральный закон от 07.07.2003 N 126-ФЗ (ред. от 17.04.2017) "О связи"/ "Российская газета", N 135, 10.07.2003.
7. Закон РФ от 21.07.1993 N 5485-1 (ред. от 08.03.2015) "О государственной тайне"/ "Российская газета", N 182, 21.09.1993
8. Об оперативно-розыскной деятельности: Федеральный закон от 12 авг. 1995 года № 144-ФЗ (ред. от 06.07.2016) // Консультант Плюс: справ. правовая система. – Версия Проф. – М., 2015.
9. О полиции: Федеральный закон от 07.02.2011 N 3-ФЗ (ред. от 03.07.2016, с изм. от 19.12.2016) // Собрание законодательства Российской Федерации от 14.02.2011, N 7, ст. 900.

Монографии и статьи

10. Аتماжитов В.М. Проблемы взаимодействия аппаратов уголовного розыска с другими службами горрайорганов внутренних дел в раскрытии преступлений: Учебное пособие. - М.: Академия МВД, 2011. - 80 с.

11. Аتماжитов В.М. Задачи оперативно-розыскной деятельности: Комментарий к Федеральному закону "Об оперативно-розыскной деятельности". - М.: МВД России, 2011. - 113с.

13. Жулев В.И., Баяхчев В.Г. Расследование дел об угонах и кражах автомототранспорта: Учебное пособие. - М.: МВД РФ, 2013. - 72 с.

14. Лекарь А.Г. Комплексные мероприятия: организация и тактика их осуществления//Оперативно-розыскная работа: МВД РФ. 2009. -120с.

15. Левин Б.А., Галахов В.И. Транссибирская магистраль: стратегия и практика управления грузоперевозками: доклад на международной научно-практической конференции 24 апреля 2003 г. М., 2003. С. 10.

16. Колышкина Л., Смолин Е. Через Россию пройдут новые транзитные грузоперевозки / РЖД-Партнер. № 12. 2000. С. 12.

17. Росса А.А., Елисов П.П. Коррупционные преступления на объектах железной дороги // Популярно-правовой альманах МВД России. 2008. № 3. С. 24.

Дополнительная литература

18. Аتماжитов, В.М. О законодательном регулировании оперативно-розыскной деятельности [Текст] / В.М. Аتماжитов. - М.: Шумилова, 2010. – 245 с.

19. Ажиба Э.С. Сборник нормативных и методических материалов, регулирующих деятельность аппаратов уголовного розыска и других служб по розыску похищенных и угнанных транспортных средств (извлечение). — Омск: МВД РФ, 2013. - 412с.

21. Бордиловский Э.И., Самовичев Е.Г. Информационное обеспечение оперативно-розыскной деятельности органов внутренних дел (лекция)//фонд кафедры ООРД Академии управления МВД России: - М., 2010.- 223с.

22. Бобров В.Г. Понятие оперативно-розыскного мероприятия. Основания и условия проведения оперативно-розыскных мероприятий: Фондовая лекция/Академия управления МВД России. - М., 2012. - 186 с.

23. Воронин С.Э., Ярошенко С.А. Выявление, предупреждение и раскрытие преступлений экономической направленности в сфере пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте: Учебно-практическое пособие. - Хабаровск: Дальневосточный юридический институт МВД России, 2013. –427с.

24. Данильян С.А., Скибин С.Н. Методика расследования угонов и краж автомобилей или иных транспортных средств. Лекция. Краснодар: Краснодарский университет МВД России, 2012.- 338с.

25. Скибин С.Н. Особенности назначения трасологических экспертиз по угонам и кражам автомобилей или иных транспортных средств // Актуальные проблемы трасологической и судебно-баллистической экспертиз: Материалы межвуз. научно-практ. конф. Волгоград: ВА МВД России. 2012. – 0184с.

26. Оперативно-розыскная деятельность органов внутренних дел.: Общая часть. Учебник/Под ред. В.А. Лукашова. - М.: Академия МВД РФ, 2012. - 234 с.

27. Росса А.А., Елисов П.П. Организация и тактика борьбы с преступлениями коррупционной направленности на объектах железнодорожного транспорта: учеб. пособ. М., 2007. С. 16.

ПРИЛОЖЕНИЯ

Таблица 1. Сведения о сопровождении дальних и пригородных поездов в 2015 году.

Период Январь-Декабрь 2015 г.	Поездов дальнего следования	Пригородные поезда	Всего
Количество поездов, проследовавших по территории обслуживания	921933	2220693	3142626
Среднесуточная численность сотрудников, выделявшихся для сопровождения поездов	174541	418167	592708
Зарегистрировано преступлений, совершенных в сопровождаемых поездах	502	426	928
умышленное причинение тяжкого вреда здоровью ст.111	5	1	6
умышленное причинение здоровью средней тяжести вреда ст.112	5	1	6
кража ст.158	218	194	24
грабеж ст.161	5	3	8
разбой ст.162	0	0	0
хулиганство ст.213	1	0	1

Таблица 1. Сведения о сопровождении дальних и пригородных поездов в 2016 году.

Период Январь-Декабрь 2016 г.	Поездов дальнего следования	Пригородные поезда	Всего	Темпы прироста в %
Количество поездов, проследовавших по территории обслуживания	932773	2243322	3176095	1.2
Среднесуточная численность сотрудников, выделявшихся для сопровождения поездов	160718	346121	506839	-17.2
Зарегистрировано преступлений, совершенных в сопровождаемых поездах	689	164	853	-9.4
умышленное причинение тяжкого вреда здоровью ст.111	0	1	1	-
умышленное причинение здоровью средней тяжести вреда ст.112	0	2	2	100
кража ст.158	124	22	146	-8.3
грабеж ст.161	1	3	4	31
разбой ст.162	1	0	1	-
хулиганство ст.213	1	2	3	-