

УДК 343.985

Столбов Василий Ростиславович
кандидат юридических наук, Доцент кафедры ОРД и СТ ОВД
Восточно-Сибирский институт МВД России

**ОПЕРАТИВНО-РОЗЫСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ
ПРЕДВАРИТЕЛЬНОГО РАССЛЕДОВАНИЯ КРАЖ АВТОТРАНСПОРТА,
ПРИЧИНИВШИХ УЩЕРБ В ОСОБО КРУПНОМ РАЗМЕРЕ,
СОВЕРШЕННЫХ ОРГАНИЗОВАННЫМИ ГРУППАМИ**

Аннотация. В статье рассматриваются теоретические и практические аспекты оперативно-розыскного обеспечения (ОРО) предварительного расследования краж дорогостоящего автотранспорта, совершённых организованными преступными группами. Анализируются понятие, элементы и содержание ОРО, определяются роль взаимодействия оперативных и следственных подразделений, значение технического оснащения и использования специальных знаний. Выявляются основные проблемы, снижающие эффективность ОРО, и предлагаются пути их решения с учётом современных криминальных угроз.

Ключевые слова: Оперативно-розыскное обеспечение, кража автотранспорта, организованная преступная группа, предварительное расследование, взаимодействие следствия и оперативных органов, техническое оснащение, специальные знания.

Противодействие кражам автотранспорта, причиняющим ущерб в особо крупном размере и совершённым в составе организованных групп, является одной из приоритетных задач правоохранительных органов. Эффективность расследования таких преступлений напрямую зависит от качества оперативно-розыскного обеспечения (ОРО) – системы мер, методов и средств, направленных на создание оптимальных условий для раскрытия и расследования преступлений. Как справедливо отмечает Ю.Е. Аврутин, ОРО следствия представляет собой разновидность взаимодействия следственных и оперативно-розыскных аппаратов, ориентированную на борьбу с организованной преступностью [1, с. 45]. Вместе с тем, как показывает анализ статистических данных, несмотря на снижение общего числа автокраж, их раскрываемость остаётся на критически низком уровне, что актуализирует научный поиск путей совершенствования ОРО.

В юридической литературе сложились различные подходы к определению ОРО. Е.С. Дубоносов предлагает понимать под ним деятельность субъектов ОРД, заключающуюся в комплексном применении оперативно-розыскных сил, средств и методов, направленную на выявление признаков преступлений, лиц, их совершивших, пресечение противодействия криминальной среды, а также защиту участников уголовного процесса [2, с. 78]. В свою очередь, Е.В. Новицкая определяет ОРО как основанную на законных и подзаконных актах, организованную с учётом исходных ситуаций, системную совместную деятельность оперативных и следственных работников по эффективному использованию сил, методов и средств ОРД в расследовании преступлений [3, с. 112].

Обобщая приведённые позиции, можно заключить, что ОРО предварительного расследования краж автотранспорта, совершённых организованными группами, представляет собой комплекс мероприятий, главное предназначение которых – раскрытие преступления и восстановление нарушенных прав потерпевших. В структуру ОРО включаются три основных элемента:

Теоретическое обоснование – нравственные и правовые основы, социальная и правовая защита, психологическая характеристика участников ОРД.

Организационное обеспечение – основания и условия проведения оперативно-розыскных мероприятий (ОРМ), документирование преступной деятельности, агентурная работа, легализация и использование результатов ОРД в расследовании.

Материально-техническое обеспечение – криминалистическая и специальная техника, информационно-поисковые системы, оперативно-розыскные учёты [4, с. 56].



Квалифицирующий признак совершения кражи организованной группой имеет определяющее значение для уголовно-правовой оценки содеянного. Организованная группа характеризуется устойчивостью, наличием лидера (организатора), чётким распределением ролей, разработкой плана преступных действий и, как правило, неоднократностью совершения преступлений [5, с. 89]. Как свидетельствует практика, организованные группы, специализирующиеся на кражах дорогостоящего автотранспорта, нередко имеют межрегиональные и международные связи. Например, в 2015 году на территории Иркутской области была задержана группа Ефимова Д.Ю., участники которой действовали на территории Красноярского края, Иркутской области и Республики Бурятии, а сбывали похищенные автомобили в Монгольскую Народную Республику [6].

Важно отличать организованную группу от группы лиц, предварительно договорившихся о совместном совершении преступления. Документирование именно организованного характера деятельности требует планомерной оперативной работы, результаты которой после рассекречивания становятся основными доказательствами для инкриминирования соответствующего квалифицирующего признака [7, с. 102].

Современное состояние раскрываемости и факторы, её определяющие

Анализ статистических данных свидетельствует о негативной динамике раскрываемости автокраж. В 2018 г. общая раскрываемость краж автотранспорта в Российской Федерации составила лишь 21,5%, что на 6,5% ниже, чем в 2017 г. В 2019 г. раскрыто 23% преступлений, однако в сравнении с предыдущим годом раскрываемость упала на 9,7%. В 2020 г. раскрытию подлежали 29,3% автокраж, что привело к снижению общего процента раскрываемости на 10,4% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года [8]. Таким образом, несмотря на количественное сокращение регистрируемых преступлений, их раскрываемость не увеличивается, что свидетельствует о системных проблемах в организации ОРО.

К числу факторов, осложняющих раскрытие, относятся:

- высокая латентность данного вида преступлений;
- нерегулярная динамика, склонная как к возрастанию, так и к падению;
- формирование устойчивого рынка чёрного сбыта;
- высокий уровень подготовки и технической оснащённости преступников;
- недостаточная подготовленность оперативно-розыскных органов и их технического оснащения [9, с. 135].

Эффективность ОРО предварительного расследования достигается благодаря налаженному взаимодействию различных служб органов внутренних дел. Ключевая роль в выявлении, предупреждении и пресечении краж автотранспорта отводится подразделениям уголовного розыска, поскольку хищение автотранспорта относится к преступлениям общеуголовной направленности. Второстепенная, но значимая роль принадлежит подразделениям охраны общественного порядка (патрульно-постовая служба, дорожно-патрульная служба), которые способны пресекать кражи «по горячим следам» [10, с. 47].

Важнейшим элементом ОРО является привлечение специальных знаний. Как отмечает О.П. Грибунов, точкой отсчёта использования специальных знаний служит проведение ОРМ и осмотр места происшествия, в ходе которых привлекаются эксперты-криминалисты и специалисты экспертно-криминалистических центров [11, с. 63]. Особое значение для расследования краж автотранспорта приобретает трасологическая экспертиза, позволяющая установить механизм образования следов, идентифицировать лиц, оставивших следы, и исследовать маркировочные обозначения транспортного средства [12, с. 90].

Материально-техническое обеспечение занимает важное место в системе ОРО. Увеличение числа видеорегистрирующих устройств на дорогах общего пользования, парковках и придомовых территориях существенно повышает возможности раскрытия преступлений. Приведём характерный пример: в Нижнем Новгороде Быков М.М., Саклаков И.М., Макаренко И.В. и Пиюнкина Т.А. совершили кражу автомобиля с парковки, оборудованной видеокамерой. Благодаря записи с камеры удалось установить обстоятельства



хищения, а сама видеозапись стала доказательством по делу [13]. Однако, как показывает практика, недостаточное оснащение улиц и трасс камерами, а также сбои в работе мобильных устройств ДПС ГИБДД значительно снижают эффективность ОРО [14, с. 118].

Анализ современных реалий позволяет выделить ряд системных проблем, препятствующих эффективному ОРО предварительного расследования автокраж, совершённых организованными группами. С.А. Тимко относит к ним недостатки в организации локальных профилактических мероприятий, низкую результативность оперативно-профилактической операции «Автомобиль», формальный подход сотрудников, сокращение численности патрулей ДПС и недостаток опытных кадров [15, с. 74].

Для преодоления указанных проблем предлагаются следующие направления совершенствования ОРО:

1. Усиление технической оснащённости правоохранительных органов, включая обеспечение новейшими техническими разработками.
2. Расширение сети камер видеонаблюдения на дорогах общего пользования и междугородних трассах.
3. Совершенствование нормативно-правового регулирования взаимодействия между подразделениями, участвующими в раскрытии и расследовании краж автотранспорта.
4. Разработка и внедрение частных криминалистических методик расследования с учётом инновационных способов совершения преступлений и проблем квалификации [16, с. 205].

В заключении хотелось бы отметить, что оперативно-розыскное обеспечение предварительного расследования краж автотранспорта, причинивших ущерб в особо крупном размере, совершённых организованными группами, представляет собой сложный многокомпонентный институт, включающий правовые, организационные, тактические и технические аспекты. Успешное решение задач противодействия данному виду преступлений невозможно без тесного взаимодействия следственных и оперативных подразделений, использования специальных знаний, а также постоянного повышения технической оснащённости и профессиональной подготовки кадров. Предложенные направления совершенствования ОРО направлены на повышение уровня раскрываемости и качества предварительного расследования, что в конечном счёте способствует восстановлению социальной справедливости и защите прав потерпевших.

Список литературы:

1. Аврутин, Ю.Е. Оперативно-розыскное обеспечение следствия: понятие и содержание / Ю.Е. Аврутин // Проблемы борьбы с организованной преступностью. – М.: Академия МВД России, 2015. – С. 42–49.
2. Дубоносов, Е.С. Оперативно-розыскная деятельность: курс лекций / Е.С. Дубоносов. – Саратов: Изд-во Саратовского юридического института МВД России, 2018. – 312 с.
3. Новицкая, Е.В. Организационно-тактические основы оперативно-розыскного обеспечения расследования преступлений: дис. ... канд. юрид. наук / Е.В. Новицкая. – М., 2017. – 198 с.
4. Шумилов, А.Ю. Основы оперативно-розыскной деятельности: учебник / А.Ю. Шумилов. – СПб.: Юридический центр Пресс, 2019. – 384 с.
5. Быков, В.М. Признаки организованной преступной группы / В.М. Быков // Журнал российского права. – 2018. – № 4. – С. 86–93.
6. Архив Ленинского районного суда г. Иркутска. Уголовное дело № 1-312/2016 по обвинению Ефимова Д.Ю. и др. – Иркутск, 2016.
7. Лопашенко, Н.А. Квалификация групповых преступлений: теория и практика / Н.А. Лопашенко. – М.: Проспект, 2020. – 176 с.
8. Состояние преступности в России за 2018–2020 гг.: статистические сборники / ГИАЦ МВД России. – М., 2019–2021.
9. Гусев, А.В. Проблемы раскрытия и расследования краж автотранспорта на современном этапе / А.В. Гусев // Вестник Уральского юридического института МВД России. – 2020. – № 2. – С. 132–138.



10. Крылов, В.В. Взаимодействие подразделений ОВД при раскрытии краж автотранспорта / В.В. Крылов // Оперативно-розыскная работа. – 2019. – № 5. – С. 44–50.
11. Грибунов, О.П. Использование специальных знаний в оперативно-розыскной деятельности / О.П. Грибунов. – Иркутск: Восточно-Сибирский институт МВД России, 2017. – 152 с.
12. Цепинский, С.А. Трасологические экспертизы при расследовании краж автотранспорта / С.А. Цепинский // Экспертная практика. – 2020. – № 1. – С. 88–95.
13. Архив Автозаводского районного суда г. Нижнего Новгорода. Уголовное дело № 1-178/2019 по обвинению Быкова М.М., Саклакова И.М., Макаренко И.В., Пиюнкиной Т.А. – Нижний Новгород, 2019.
14. Сычев, А.В. Методика расследования краж автотранспорта: современные подходы / А.В. Сычев // Криминалистика: теория и практика. – 2021. – № 3. – С. 115–122.
15. Тимко, С.А. Организационные проблемы противодействия кражам автотранспорта / С.А. Тимко // Административная деятельность ОВД. – 2020. – № 4. – С. 71–78.
16. Белкин, Р.С. Курс криминалистики: в 3 т. Т. 3. Криминалистические средства, приёмы и рекомендации / Р.С. Белкин. – М.: Юристъ, 2017. – 480 с

