УДК 343.95

Аверинская Светлана Александровна – канд. юрид. наук, начальник кафедры общеправовой подготовки Восточно-Сибирского института МВД России, (г. Иркутск). *E-mail: aver27@mail.ru*
Герасимова Юлия Радиковна – канд. социол. наук, зам. начальника кафедры общеправовой подготовки Восточно-Сибирского института МВД России (г. Иркутск). *E-mail:avtos5630@mail.ru*
Перевалова Татьяна Фёдоровна – преподаватель кафедры общеправовой подготовки Восточно-Сибирского института МВД России (г. Иркутск). *E-mail: aver27@mail.ru*

С.А. Аверинская
Ю.Р. Герасимова
Т.Ф. Перевалова
S.A. Averinskaya
Yu.R. Gerasimova
T.F. Perevalova

Структура личности преступника, совершающего преступные деяния на объектах железнодорожного транспорта

Статья посвящена вопросам криминологического анализа преступности, регистрируемой на объектах железнодорожного транспорта России, и ее соотношению с преступными деяниями, совершаемыми на территории обслуживания Восточно-Сибирского линейного управления МВД России на транспорте. Подвергается анализу структура личности преступника, выделяются его основные черты, рассматривается типология как определенная модель, социальный и психологический портрет, обладающий специфическими чертами. Учитывая то обстоятельство, что большинство преступлений на транспорте совершаются на железнодорожном транспорте, данный вид преступлений исследован на предмет характеристики личности преступника.

Structure of identity of the criminal making criminal actions on the railway transport objects

This article is devoted to the questions of criminological analysis of the crime registered on the railway transport objects of Russia and its ratio with the criminal actions made in the territory of service of the East-Siberian linear administration of MIA of Russia on transport. The structure of identity of the criminal is exposed to the analysis, its main lines are marked out, the typology as a certain model, social and psychological portrait possessing peculiar features is

considered. Considering that circumstance that the majority of transport crimes are made on the railway transport, this type of crimes is investigated regarding the characteristic of identity of the criminal.

Ключевые слова: *структура и динамика преступности, статистические показатели, личность и типология преступника.*

Keywords: *structure and dynamics of crime, statistics, personality and typology of the criminal.*

На сегодняшний день в современном обществе железнодорожный транспорт и его объекты занимают особое, специфическое место, он выполняет ряд важнейших задач в социально-экономическом развитии Российской Федерации. В Российской Федерации устойчиво функционирует современная транспортная система, являющаяся неотъемлемой частью производственной и социальной инфраструктур России, обеспечивающих ее территориальную целостность и национальную безопасность. Железнодорожный транспорт, как указано в Федеральном законе «О федеральном железнодорожном транспорте» от 10 января 2003 г. №17-ФЗ, – это один из видов транспорта общего пользования, который находится в ведении Российской Федерации, представляет собой единый производственно-технологический комплекс с входящими в него предприятиями и учреждениями производственного и социального назначения, государственное управление которыми осуществляется Министерством путей сообщения Российской Федерации.

Транспортный комплекс страны (прежде всего железнодорожный транспорт как наиболее распространенный и развитой в экономическом отношении вид транспорта) не мог не затронуть криминальные процессы, характерные в целом для страны [1].

В 2014 г. на территории обслуживания транспорта России зарегистрированы 40353 преступления, прирост составил 4% по отношению к аналогичному периоду прошлого года, и следует отметить, что положительная тенденция динамики состояния снижения преступности происходит на транспорте России с 2008 г.

Так же положительно дела обстоят и с состоянием регистрируемой преступности на объектах транспорта России в 2014 г. во всех регионах обслуживания. При этом, следует отметить субъекты с наибольшим приростом снижения преступности: Забайкальское ЛУ МВД России на транспорте (АППГ -9,6); УТ МВД России по ЦФО (АППГ -7,9%); УТ МВД России по ДФО (АППГ -6,1%), – что указывает на необходимость анализа деятельности данных подразделений транспортной полиции для анализа и обмена положительного превентивного опыта в области борьбы с преступностью.

Однако, если анализировать состояние «транспортной» преступности России за истекшие десять лет, то с 2004 по 2007 гг. происходил рост

преступных деяний, в среднем, на 6% ежегодно, 2007 год ознаменовался приростом преступности на 15,2%.

Анализ статистических данных свидетельствует о том, что количество зарегистрированных преступлений, совершаемых на железнодорожном транспорте, с 2004 года по 2007 г. имело тенденцию роста. Так, если в 2004 г. в Восточно-Сибирском ЛУ МВД России на транспорте было зарегистрировано 2406 преступлений, совершенных на железнодорожном транспорте, то в 2007 г. – 3095 преступлений. Вместе с тем, следует обратить внимание, что, начиная с 2007 г. количество зарегистрированных преступлений на железнодорожном транспорте начало сокращаться. В 2010 г. было зарегистрировано 2112 преступлений, что на 26,1% ниже, чем аналогичный показатель 2009 г.

Статистические показатели свидетельствуют о том, что количество зарегистрированных преступлений, совершаемых на железнодорожном транспорте, с 2008 г. по 2012 г. имели определенную тенденцию снижения. Так, если в 2009 г. в Восточно-Сибирском линейном управлении МВД России на транспорте было зарегистрировано 2856 преступлений, совершенных на железнодорожном транспорте, то в 2012 г. – 1624 преступления (АППГ -43%). Вместе с тем, следует обратить внимание, что, начиная в 2013 г. количество зарегистрированных преступлений на железнодорожном транспорте начало увеличиваться. В 2012 г. было зарегистрировано 1624 преступления, а в 2013 г. – на 10,9% выше, чем показатель АППГ 2012 г. (табл. 1). В 2014 г. опять наблюдается динамика снижения регистрируемой преступности (АППГ -6,7%) (таб. 1).

Таблица 1

Динамика состояния преступности на железнодорожном транспорте России и ВС ЛУ МВД России на транспорте за период 2004 – 2014 гг. [2]

Года	**2004**	**2005**	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**
Транспорт России											
Всего зарегистрировано преступлений	69087	74577	72825	83898	81956	75013	58360	53364	46462	42029	40353
Прирост к предшествующему году, (%)	+3,7	+7,9	-2,3	+15,,2	-2,3	-8,8	-22,2	-8,6	-12,9	-9,5	-4,0
ВС ЛУ МВД России на транспорте											

Всего преступлений (в тыс.)	2,4	2,8	3,0	3,0	2,9	2,8	2,1	1,9	1,6	1,8	1,6
Прирост к предшествующему году, (%)	+6,0	+14,7	+7,0	+3,4	-5,4	-2,4	-26,1	-9,4	-15,5	+10,9	-6,7

Остановимся более подробно на показателях ВС ЛУ МВД России на транспорте.

Анализируя структуру преступности на железнодорожном транспорте по степени тяжести, необходимо отметить снижение количества зарегистрированных тяжких и особо тяжких преступлений более чем в два раза. Так, в 2004 г. было зарегистрировано 767 тяжких и особо тяжких преступлений, а в 2014 г. – 504 преступления (табл. 2.). Кроме того, снижается и удельный вес тяжких и особо тяжких преступлений, совершаемых на железнодорожном транспорте, в общей структуре преступлений, зарегистрированных на железнодорожном транспорте, – с 32% до 25,5%. За исследуемый период удельный вес указанных преступлений уменьшился на одну треть (табл. 2). Это связано со снижением общего количества тяжких и особо тяжких преступлений.

Таблица 2

Характеристика преступлений, совершенных на железнодорожном транспорте в ВС ЛУ МВД России на транспорте за период 2004 – 2014 гг. [2]

Года	**2004**	**2005**	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**
Количество преступлений	2406	2760	2955	3095	2927	2856	2112	1914	1624	1802	1681
Количество тяжких и особо тяжких преступлений	767	774	728	765	669	585	363	379	317	391	504
Удельный вес, в %	32,0	28,0	24,6	24,7	23,0	20,5	17,2	19,8	19,5	21,6	25,5
Количество преступлений, совершенных несовершеннолетними	195	194	209	211	176	134	95	73	52	47	41
Удельный вес, в %	8,0	7,0	7,0	6,8	6,0	5,0	4,5	3,8	3,2	2,6	2,4
Количество	231	289	292	340	261	187	92	87	84	79	75

преступлений, совершенных группой лиц											
Удельный вес, в %	9,6	10,5	9,9	11,0	9,0	6,5	4,5	4,6	5,2	4,4	4,5
Количество преступлений, связанных с незаконным оборотом наркотиков	718	736	807	823	819	568	562	643	523	507	472
Удельный вес, в %	29,8	26,7	23,8	26,6	27,9	19,8	26,6	33,6	32,2	28,1	28,0

Выявление соотношения зарегистрированных преступлений различной тяжести является одним из приемов изучения общественной опасности преступности, показывает ее характер. Таким образом, анализ представленных данных свидетельствует о том, что сегодня пятая часть зарегистрированных преступлений, совершаемых на железнодорожном транспорте, являются тяжкими и особо тяжкими. Это значит, что значительная часть преступлений в исследуемой сфере остается латентной, в основном, это преступления небольшой и средней тяжести, о чем потерпевшие пассажиры, часто находясь вдалеке от места своего жительства, не заявляют в правоохранительные органы. Тогда как тяжкие и особо тяжкие преступления скрыть достаточно сложно, и если они случаются, то от заявления потерпевших мало что зависит, так как они являются делами публичного обвинения.

Анализируя количество преступлений, совершенных на железнодорожном транспорте несовершеннолетними, следует отметить устойчивую тенденцию к их снижению. Преступность несовершеннолетних всегда волновала ученых, общественность, несмотря на то, что она занимает не столь значительное место в общей структуре преступности. Сегодня каждое десятое преступление в стране совершается несовершеннолетним. Однако, если сравнивать это количество с количеством самих несовершеннолетних в структуре населения, этот показатель очень высок. Между тем, современное снижение преступности несовершеннолетних связано, прежде всего, не с реальным ее уменьшением, а со значительным снижением количества несовершеннолетних в структуре населения. Общественная опасность преступности несовершеннолетних заключается в том, что они являются резервом для взрослой преступности, становясь впоследствии профессиональными преступниками, рецидивистами.

Возвращаясь к характеристике преступлений, совершаемых на железнодорожном транспорте, следует отметить, что удельный вес преступлений, совершаемых несовершеннолетними, в 2014 г. достиг 2,4%, что в 3 раза меньше уровня 2004 г. (табл. 2).

Переходя к следующему рассматриваемому виду преступлений следует отметить, что в настоящее время преступления, совершаемые на железнодорожном транспорте, редко совершаются группой лиц. Так, в 2004 г. данный показатель составил 231 преступление, а в 2014 г. – 75 преступлений. Таким образом, удельный вес групповых преступлений, совершаемых на железнодорожном транспорте, на период 2004 г. составлял 9,6%. За последующие два года произошло существенное снижение этого показателя, в 2014 г. он составил 4,5%. Как представляется, его снижение произошло на фоне общего снижения количества зарегистрированных преступлений исследуемой категории (табл. 2).

Преступные деяния, связанные с незаконным оборотом наркотических средств, психотропных веществ и их аналогов, распространены на территории Российской Федерации, и с учетом специфики расположения Восточно-Сибирской железной дороги, имеющей наиболее ярко выраженные особенности территориальных, культурных, экономических характеристик, наличие обслуживания четырех субъектов России и прилегающих межгосударственных границ, не могло не затронуть обслуживаемую территорию данным негативным явлением. И если при анализе вышеперечисленных характеристик преступности наблюдается определенное снижение динамики состояния преступности, то относительно наркопреступности такого вывода не последует. Хотя, если анализировать количество зарегистрированных наркопреступлений, то в 2004 г. оно составило 718, а в 2014 г. – 472 (АППГ по отношению к 2014 г. составил 34,3%). Однако следует обратить внимание на стабильный показатель удельного веса преступлений, связанных с наркотическими средствами, психотропными веществами и их аналогами, который варьирует от 20% до 30 % в среднем, и не снижается даже на фоне общего снижения преступности [2].

Преобладание в структуре преступности на железнодорожном транспорте преступлений, связанных с незаконным оборотом наркотических средств, на наш взгляд, обусловлено тем, что железнодорожный транспорт является одним из самых «удобных» для транспортировки наркотиков видом транспорта. Подвижной состав позволяет преступникам прятать наркотики в отделениях вагонов и локомотивов, в перевозимых грузах, что даже в случае их обнаружения создает трудность в доказывании принадлежности наркотических средств тому или иному лицу в отличии, например, от воздушного или автомобильного транспорта, где преступники перевозят наркотики чаще всего непосредственно на себе или при себе.

Наиболее криминогенными являются следующие поезда: №71/72 «Улан-Удэ – Северобайкальск»; №44/43 «Москва – Хабаровск»; №75/76 «Тында – Москва»; №91/92 «Северобайкальск – Москва»; №361/362 «Иркутск – Наушки; №87/88 «Иркутск – Усть-Илимск»; №97/98 «Тында – Кисловодск».

Однако внимание представителей правоохранительных органов обращает на себя не только криминологическая характеристика преступных

деяний, которые совершаются на обслуживаемой территории, но и лица, совершающие эти преступления.

Личность преступника – составной элемент предмета криминологии, но, вместе с тем, данное понятие достаточно широко используется в психологии. Таким образом, данное понятие является многогранным и междисциплинарным, используемым как психологами, так и юристами, а также работниками правоохранительных органов для решения совместных задач, направленных на разработку мер по выявлению причин и условий преступности в целом, ее отдельных видов, индивидуального преступного поведения и предупреждению преступности.

В генезисе преступлений, совершаемых на объектах железнодорожного транспорта, при выборе линии поведения и средств реализации намеченных целей существенная, даже доминирующая роль принадлежит особенностям личности преступника, изучение специальных особенностей которых в настоящем исследовании будет основано на анализе информации, отраженной в материалах уголовных дел и в данных официальной статистики.

Итак, анализируя личностные характеристики, связанные с половым признаком, удалось установить, что количество мужчин, совершающих преступления на объектах железнодорожного транспорта, составило около 85%, что в 5,5 раза больше, чем количество преступников женского пола, это позволяет судить о меньшей степени криминогенности последних. В большинстве случаев они были холосты (54,1%), с низким общеобразовательным уровнем (доля лиц с высшим и средним профессиональным образованием – 26,3%) [6].

Сравнительный анализ данных о половых признаках преступников также показал, что наиболее часто встречались ситуации, при которых мужчиной был как преступник, так и потерпевший. Крайне редкими были ситуации, при которых преступление совершалось женщиной в отношении мужчины.

Говоря о возрастных характеристиках, нельзя не обратить внимание на то обстоятельство, что преступления, совершаемые на объектах железнодорожного транспорта, свойственны, в большей степени, лицам в возрасте от 18-ти до 24-х лет (43,6%) (табл. 3). Второе место занимают преступники в возрасте от 30-ти до 49-ти лет (30,8%), третье – от 25 до 29 лет (19,2%), затем – несовершеннолетние. Несовершеннолетние похитители в 80,4% случаев из так называемых неблагополучных семей.

Такое распределение говорит в первую очередь о наиболее ярко выраженной преступной активности лиц наиболее молодого возраста, что, в свою очередь, обусловлено спецификой рассматриваемых преступлений.

Анализируя количество преступлений, совершенных на железнодорожном транспорте несовершеннолетними лицами (в возрасте от 14 до 18 лет), следует отметить устойчивую тенденцию к их снижению. Преступность несовершеннолетних всегда волновала ученых, общественность, несмотря на то, что она занимает не столь значительное место в общей структуре преступности.

Таблица 3

Возрастная характеристика преступника, совершающего преступления на объектах железнодорожного транспорта, %

Возраст преступника	Доля преступлений на объектах железнодорожного транспорта
16 – 17	6,4
18 – 24	43,6
25 – 29	19,2
30 – 39	25,6
40 – 49	5,2

Сегодня каждое десятое преступление в стране совершается несовершеннолетним. Однако, если сравнивать это количество с количеством самих несовершеннолетних в структуре населения, этот показатель очень высок. На сегодняшний день снижение преступности несовершеннолетних связано, прежде всего, не с реальным ее уменьшением, а со значительным снижением количества несовершеннолетних в структуре населения. Общественная опасность преступности несовершеннолетних заключается в том, что они являются резервом для взрослой преступности, становясь впоследствии профессиональными преступниками.

Возвращаясь к характеристике преступлений, совершаемых на железнодорожном транспорте, следует отметить, что удельный вес преступлений, совершаемых несовершеннолетними, на сегодняшний день достиг 2,4%, что в 3 раза меньше уровня 2004 г.

Интересно также заметить, что преступники, совершавшие преступления в возрасте от 18-ти до 24-х лет, почти в 1/2 случаев (47%) совершали преступления в отношении лиц, не достигших 18-летнего возраста. Лица в возрасте 25 – 29 лет почти в равной степени совершали преступления в отношении различных возрастных категорий потерпевших (от 16-ти до 60-ти лет). Лица от 30-ти до 39-ти лет, в основном, совершали преступления в отношении лиц более старшего возраста (40 – 60 лет) – 60%. Данный факт объясняется специфичностью рассматриваемой категории преступлений. «Молодые» преступники совершают, в основном, как было отмечено выше, не сложные преступления, которые легче всего совершить в отношении лиц, не превышающих их как по интеллекту, так и по возрасту.

Следует также указать, что в большинстве случаев лица в возрасте 18 – 24 лет совершали «простые» преступления (кражи, грабежи, мошенничество) без предварительной подготовки, не требующие определенных знаний в какой-либо области или особой эрудированности. К тому же, при таких

преступлениях они выбирали себе в качестве жертв не очень осмотрительных, безответственных к своему имуществу, наивных людей малолетнего или, наоборот, престарелого возраста. Данная категория лиц, как правило, являлась студентами вузов (27,9%) или средне-специальных образовательных учреждений (32,6%), либо это работающие в различных сферах без специального образования (39,5%), в большинстве случаев не состоявшие в браке (82,7%). Лица же более взрослого возраста, от 25-ти до 39-ти лет (44,8%), совершали, в основном, преступления в группе и, как правило, заранее подготавливались к совершению преступления, причем, посягательство происходило на имущество различной возрастной категории жертв. Данная категория лиц в доминирующем большинстве имела общее среднее (63,1%) или средне-специальное образование (36,9%), как правило, состояла в браке и имела детей (72,3%) [6].

В результате изучения уголовных дел установлено, что преступникам молодого возраста (16 – 24 лет) наиболее свойственно совершение преступлений в отношении жертв, способствующих своим поведением осуществлению преступного акта или создающих благоприятные для этого условия (77%). Преступники в возрасте от 30-ти до 39-ти лет, чуть менее, но также нередко совершали преступления в отношении лиц, чье поведение было виктимным (75%). Лица же в возрасте от 40 лет и выше совершали преступления в равной степени как в отношении лиц, способствующих этому, так и в отношении лиц, занимавших нейтральную позицию (с нейтральным поведением) в механизме преступления [6].

В психологической характеристике лиц, совершающих групповые преступления на железнодорожном транспорте, можно выделить: грубость, жестокость, стремление к применению насилия, безответственность и легкомыслие. Значительная доля преступников уголовно наказуемые деяния совершили в состоянии алкогольного (43,6%) или наркотического (4,7%) опьянения. Что касается уголовно-правовой характеристики лиц, совершающих преступления на железнодорожном транспорте групповым способом, то основные показатели выявлены следующие. Одним из существенных признаков, характеризующих личность рассматриваемой категории преступников, является судимость за ранее совершенные преступления. Значимость этого признака весьма высока как в уголовно-правовом, так и в криминологическом аспекте. В первом случае он влияет на решение вопросов квалификации преступления, выбора вида и размера наказания, условий его отбывания и т. д., во втором случае данные о судимости позволяют судить о том, насколько глубоко укоренились в сознании лица антиобщественные взгляды и привычки, какова вероятность совершения им новых преступлений и каких именно. Такая информация, помимо всего прочего, имеет не только большое профилактическое значение, но и является весьма важной для раскрытия и расследования такого рода преступлений. По данным исследования, все обследованные осужденные по ст.ст. 158, 161 и 162 УК РФ по числу судимостей распределились

следующим образом: не имели судимости – 68,3%; имели одну судимость – 15,7%; имели две судимости – 8,1%; три и более судимостей – 8,9%.

Как видно из приведенных данных, рецидив составляет лишь около одной трети из общего числа обследованных осужденных. Эти данные вносят существенные коррективы в традиционное представление о значительной распространенности рецидива среди лиц, совершивших преступления на железнодорожном транспорте. Это само по себе достаточно обоснованное представление не учитывает, однако, специфику данных составов преступлений, а также особенности рассматриваемой категории преступников, связанные, например, с выбором способа совершения хищения, объектом посягательства, его защищенностью, относительной доступностью таких хищений и т. д. Вместе с тем, имеется специфика рецидива среди групповых хищений в зависимости от формы хищения. Выяснилось, в частности, что наиболее часто (43,2%) групповые хищения совершаются в виде кражи, причем, преобладают хищения, совершенные группой лиц (соисполнительство). Далее следуют разбои (26,2%) и грабежи (20,3%). На долю иных форм хищения приходятся 10,3% групповых преступлений. Сопоставление полученных данных с результатами других специальных исследований позволяет сделать вывод о том, что, не меняя общей тенденции, показатели рецидива могут изменяться в зависимости от особенностей конкретной социальной группы, выделенной по другим признакам (например, по роду занятий и степени занятости трудом), а также от особенностей конкретной экономической сферы, где совершаются рассматриваемые преступления.

Около 44% преступлений на железнодорожном транспорте совершаются в состоянии опьянения (в большей мере алкогольного). Следует отметить при этом, что лица, впервые совершившие хищения, находились в состоянии опьянения значительно чаще, чем преступники-рецидивисты. Это обстоятельство в значительной мере объясняется тем, что рецидивисты более осторожны, они чаще совершают хищения более сложные с технической точки зрения, требующие тщательной подготовки и квалификации (специализации).

Безусловно, представляет интерес судебная практика назначения наказания лицам, совершившим групповые хищения на объектах транспорта. Суды при назначении наказания рассматриваемой категории преступников учитывали следующие обстоятельства, смягчающие ответственность: совершение преступления впервые – 38,2%; явку с повинной – 51,8%; добровольное возмещение ущерба – 5,1%; другие обстоятельства – 4,9%. Однако полученные результаты, так или иначе, свидетельствуют о незначительном удельном весе случаев, когда в качестве смягчающих обстоятельств суды учитывали добровольное возмещение ущерба. Представляется, что лиц, совершающих преступления на железнодорожном транспорте, следует рассматривать, прежде всего, на фоне массовых социальных конфликтов. Компенсируя свое ущербное состояние, адаптируясь к тяжелым условиям жизни, они неизбежно вовлекаются в

пьянство, наркоманию, проституцию, бродяжничество, а, в связи с этим, нередко и в различные виды криминальной деятельности. Более всего это касается маргинальной, социально неустойчивой среды, которая в России резко возросла, наряду с деградацией общественной морали, с всеобщим падением нравов. Указанную среду обычно заполняют лица с ограниченными возможностями интеллектуального развития. Всем им присущи обостренное чувство противоречия и конфликтности, придирчивость, ссоры и скандалы, драки, сведение счетов, мнительность, ревность, зависть, озлобление, агрессивность, жестокость, погромы, вандализм и т. д.

Таким образом, анализ криминологических особенностей изученных лиц позволяет определить основные типы личности преступника, а именно: случайный (8%); ситуационный (15%); неустойчивый (42%); а также злостный (32%); и особо опасный тип личности преступника (3%) [6].

Криминологический анализ характеристик личности преступника при совершении преступлений на железнодорожном транспорте позволил составить примерный портрет преступника (усредненную модель), включающий наиболее значимые группы (выделенные на основании возрастных, половых характеристик, социального положения):

- лица в возрасте 18 – 24 лет (43,6% преступлений), преступления совершены, как правило, учащимися средне-специальных образовательных учреждений либо работающими в различных сферах без специального образования, в большинстве случаев не состоявшими в браке. Данная категория преступников выбирала себе в качестве жертв не очень осмотрительных, безответственных к своему имуществу, наивных людей малолетнего или, наоборот, престарелого возраста;

- лица в возрасте 25 – 39 лет (44,8%), в доминирующем большинстве имеющие общее среднее или средне-специальное образование, в основном, также не состоящие в браке. Они совершали преступления в группе и, как правило, заранее подготавливались к преступлению;

- 84,6% лиц, совершивших преступления, мужского пола, а это в 5,5 раза больше, чем количество преступников женского пола, что говорит о меньшей степени криминогенности последних.

Литература и источники:

1. О стратегии развития России до 2020 года : выступление Президента Российской Федерации В. Путина на расширенном заседании Государственного совета 8 февраля 2008 г. [Электронный ресурс] // Президент России. –.– Режим доступа: http://www.kremlin.ru/text/appears/2008/02/159528.shtml

2. Статистические сведения главного информационно-аналитического центра МВД России. Режим доступа : http://www.mvd.ru/stats/10000148/10000230/6166/

3. Дубовой, И. П. Преступность на железнодорожном транспорте и ее предупреждение : дисс. ... канд. юрид. наук: 12.00.08 / И. П. Дубовой. – Саратов, 2007.

4. Сборник по транспорту России о состоянии преступности и результатах выявления и раскрытия преступлений 2014 г. М. ГИАЦ МВД России.

5. Материалы семинара-совещания Забайкальского ЛУ МВД России на транспорте, проводимого в соответствии с Распоряжением МВД России от 04.04.2012 № 1/3043 «О проведении Всероссийского совещания-семинара с заместителями начальников полиции (по охране общественного порядка)».

6. Аверинская, С. А. Виктимологическая характеристика краж, совершаемых на пассажирском железнодорожном транспорте и способы их профилактики (по материалам Восточно-Сибирского региона) : дисс.….канд. юрид. наук: 12.00.08 / С. А. Аверинская. – Иркутск : Волгоградская академия МВД России, 2008.