

УДК 343

КРИМИНАЛЬНЫЙ ПРОМЫСЕЛ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ «АВТОМОБИЛЬНЫХ» ВОРОВ В РОССИИ: ИСТОРИЯ И СОВРЕМЕННОСТЬ

Зарубина К. А.¹

ФГБОУ ВО «Юго-Западный государственный университет»

В настоящем исследовании рассмотрены вопросы зарождения криминального промысла «автомобильных» воров в России и его современное состояние. Определено, что средство передвижения всегда представляло особую ценность в обществе и воспринималось, как объект преступного посягательства. В дореволюционный период таким средством передвижения была лошадь, а криминальный промысел, связанный с хищениями лошадей на профессиональной основе, именовался конокрадством. Однако с развитием автомобильной промышленности и массовым распространением автомобиля среди населения в советский период уже не лошадь, а автомобиль становится одним из «привлекательных» объектов для преступного посягательства. Установлено, что в поздний советский период кражи автомобилей превращаются в устойчивый криминальный промысел, хотя настоящего расцвета это криминальное «ремесло» достигает в современности. Определено, что современный профессиональный «автомобильный» вор представляет из себя высоко квалифицированного специалиста, который постоянно совершенствует свои преступные умения и навыки и стремится достигнуть значительного материального обогащения за счёт совершения хищений авто, однако современные меры противодействия этому опасному преступному промыслу требуют модернизации. Для решения данной проблемы в работе приведены некоторые предложения по совершенствованию мер борьбы с промыслом профессиональных «автомобильных» воров.

Ключевые слова: «автомобильный» вор, профессиональная преступность, криминальный профессионализм, криминальная специализация, меры противодействия преступности, кража автомобиля, угон автомобиля, автомобиль, криминальный промысел.

В дореволюционный период в России основным средством передвижения была лошадь, обладание которой особо высоко ценилось в обществе. Её считали живым сельскохозяйственным инвентарём и мерилем богатства. По данным военно-конской переписи в конце XIX в. в европейской части России насчитывалось более 12 млн. лошадей [1, с. 138–141], а российское государство по численности лошадей в хозяйствах среди европейских стран стабильно занимало первое место [2, с. 13–23]. При этом, естественно, это движимое имущество на протяжении всего периода развития российского государства было одним из самых «привлекательных» объектов для преступного посягательства, ввиду чего к концу XIX – началу XX в. эта преступная деятельность превратилась в устойчивый криминальный промысел, именуемый конокрадством, за занятие которым в соответствии с нормами действующего в этот период уголовного законодательства предусматривалась высокая степень ответственности [3, с. 61–65]. Однако научно-технический прогресс, изобретение автомобиля и его использование, как основного средства передвижения большей частью населения, внесли некоторые коррективы в развитие данного криминального промысла. Конокрадство, как особо опасное устойчивое криминальное явление, постепенно сошло на нет, в то время, как хищение автомобилей, как ос-

¹ **Финансирование.** Публикация подготовлена в рамках выполнений государственного задания на 2024 год «Трансформация частного и публичного права в условиях эволюционирующих личности, общества и государства» (номер 085102020-0033).

нового средства передвижения населения, реализуемое на постоянной основе, со временем превратилось в новое преступное «ремесло».

Первый отечественный автомобиль в России был собран в 1896 г. Согласно официальным статистическим сведениям, в 1910 г. в губерниях Российской империи всего насчитывалось 3,5 тыс. автомобилей, а в 1917 г. – 12 тыс. [4, с. 226–228], в то время как в США в 1919 г. всего было зарегистрировано 7,5 млн. автомашин [5, с. 183]. Так, в дореволюционный период автомобиль, цитируя советских киногероев был, скорее, роскошью, чем средством передвижения, в связи с чем объектом преступного посягательства в это время он не являлся.

Действительно, массовое распространение автомобилей среди населения произошло в советский период. Так, в 1940 г. в СССР, согласно сохранившимся сведениям, было произведено 145,4 тыс. автомобилей, в 1953 г. – 354 тыс., 1958 г. – 511 тыс., в 1962 г. – 577,5 тыс., в 1963 г. – 587 тыс. [6, с. 81], в 1970 г. – 916,1 тыс. [7, с. 83], в 1980 г. – 2 199 тыс. [8, с. 103], в 1991 г. – 2 119 тыс. [9, с. 210] Как видим, начиная с 1970 г. в СССР отмечен резкий рост автомобилестроения, что сделало автомобиль более доступным средством передвижения для советских граждан, что, в свою очередь, определило автомобиль в качестве «привлекательного» объекта для преступных посягательств.

Впервые в отечественном уголовном законодательстве в качестве самостоятельной уголовно-правовой нормы угон автотранспортного средства появляется в 1965 г. после внесения соответствующих изменений в УК РСФСР 1960 г. (Указ Президиума ВС РСФСР от 03.07.1965) [10]. Ст. 212.1 УК РСФСР 1960 г. предусматривала ответственность за угон автотранспортных средств или других самоходных машин без цели хищения. Хищение автомобилей, в свою очередь, квалифицировалось по ст. 144 (Кража – тайное хищение чужого имущества) УК РСФСР 1960 г. [11]

Отметим, что ст. 212.1 УК РСФСР 1960 г. с изменениями действовала вплоть до середины 1994 г., когда Федеральным законом от 01.07.1994 № 10-ФЗ «О внесении изменений и дополнений в Уголовный кодекс РСФСР и Уголовно-процессуальный кодекс РСФСР» эта норма была исключена и фактически заменена ст.148.1, предусматривающей привлечение к уголовной ответственности за неправомерное завладение транспортным средством, лошастью или иным ценным имуществом без цели хищения [12].

Так, в 1965 г. советский законодатель впервые разграничил угон без цели хищения автомобилей и хищение авто, квалифицируемое по составу преступления – кража, определяя более высокую степень общественной опасности для кражи (в основных составах за кражу по УК РСФСР 1960 г. предусматривалось наказание до 3-х лет лишения свободы, а за угон – до 1 года). Так, уже в советское время законодатель различал корыстную и некорыстную цели неправомерного завладения автомобилем, что особо выделяло «автомобильных» воров в числе лиц, угоняющих авто для «заработка» на нём.

Отметим, что указанная законодательная новелла объяснялась напряжением криминогенной ситуацией в СССР в соответствующей сфере. Так, основываясь на данных судебной практики, исследователь В.В. Лунеев справедливо подчёркивает, что именно в период с 1967 г. по 1990 г. в СССР отмечен значительный рост краж автомобилей (их количество увеличилось в 27,4 раза). Однако основной рост при-

шёл на последние 3 года [13, с. 419] – на период, когда преступная деятельность «авто воров» стала приобретать «профессиональные» черты.

Исследователь А.И. Гуров также справедливо отмечает, что если в конце 1960-х гг. этот вид краж характеризовался лишь отдельными элементами профессионализма, то в конце 1980-х гг. – начале 1990-х гг. он превратился в настоящую воровскую специальность. Ввиду этого учёный выделял следующие основные узкие криминальные специализации советских «авто воров»: угонщик машины; лицо, занимающееся техническим переоборудованием и «камуфляжем» авто; «подделыватель документов» для продажи автомобиля; сбытчик похищенного автомобиля; перегонщик автомашины [14].

Так, именно в поздний советский период занятие автомобильным кражами стало приобретать признаки профессионального криминального промысла. Однако, действительный, расцвет криминального профессионализма «автомобильных» воров произошёл после распада СССР, когда командно-административная система хозяйствования была окончательно заменена рыночной системой экономических отношений, позволяющей физическим лицам самостоятельно вести экономическую деятельность и более свободно осуществлять купле-продажу различных товаров, в том числе и автомобилей, что в советское время было крайне затруднено.

В подтверждение этому укажем, что именно в современный период развития российского государства в деятельности «автомобильных» воров стали обнаруживаться все признаки криминального профессионализма.

Во-первых, у постсоветских «автомобильных» воров отмечается узкая криминальная специализация и высокая преступная квалификация. Так, по справедливому замечанию отдельных исследователей, многие преступники-профессионалы стали специализироваться на кражах автомобилей определённых марок. Такая криминальная специализация необходима для того, чтобы хищение автомобиля прошло «успешно». Для этого «профессионалам» необходимо в совершенстве знать строение этих машин, а также особенности работы защитных систем автомобилей разных марок. Кроме того, во время хищения преступники используют современное техническое оборудование, например, специальные устройства, блокирующие любые радиосигналы, производимые защитными автомобильными системами, сканеры, позволяющие распознать «цифровой ключ» в момент, когда владелец автомобиля дистанционно включает охранную сигнализацию и многое другое [15, с. 170–175].

Следующий важнейший признак криминального профессионализма – это восприятие преступной деятельности, как средства для извлечения дохода. В связи с этим отметим, что, согласно статистике, автомашины, похищенные путём кражи, в 46,1 % случаях продаются [16, с. 204–217], а в 32,7 % случаев похищенный автомобиль разбирается на запчасти, которые впоследствии также продаются. Это, в свою очередь, указывает на особую корыстную ориентацию данной разновидности преступной деятельности.

Кроме того, отметим, что для достижения цели материального обогащения на постоянной основе отмечается активное «проникновение» преступников-профессионалов, осуществляющих хищения автомобилей на постоянной основе, в организованные преступные формирования. Так, сегодня нередки ситуации, когда руководители организованных преступных группировок (далее – ОПГ) «нанимают» профессиональных автоугонщиков для выполнения части «преступных обязанно-

стей» криминальной группировки. Другие члены, в свою очередь, занимаются «перебивкой номеров», третьи – подготовкой необходимых для продажи автомашин документов, а четвертые – «сбывают» краденые авто на рынке [17, с. 186–190]. Таким образом реализуется преступная «схема», в которую надёжно «встраиваются» профессиональные «автомобильные» воры. Кроме того, в результате реализации таких криминальных «схем» в деятельности профессиональных «авто воров» обнаруживается ещё один признак криминального профессионализма – наличие у лица связей с преступной средой.

В качестве примера приведём деятельность организованной преступной группировки, члены которой были осуждены Приговором № 1-198/2023 1-5/2024 от 25 января 2024 г. Елецкого городского суда за совершение 4 преступлений, предусмотренных п. «а, в» ч. 2 ст. 158 УК РФ, п. «в» ч.3 ст. 158 УК РФ, п. «а, в» ч. 2 ст. 158 УК РФ, п. «а, в» ч.2 ст. 158 УК РФ. Согласно материалам следствия, в действиях членов преступного формирования обнаруживались специальные криминальные умения и навыки. Например, для совершения преступлений гражданин Н. – член преступной группы – использовал специально изготовленный металлический предмет, предназначенный для проникновения в салон автомашин и запуска их двигателей, с помощью которого лицу удалось похитить сразу несколько автомобилей. При этом члены преступного формирования специализировались исключительно на кражах отечественных автотранспортных средств, вступив в преступный сговор для получения значительной материальной выгоды [18].

Другой пример – деятельность преступной группировки, промышленяющей автомобильными кражами в 2020 г. на территории муниципальных образований Свердловской области и Пермского края. Так, ранее судимый гражданин В., преследуя цель незаконного личного обогащения, имея специальные технические устройства для безключевого доступа и запуска двигателей автомобилей, а также различные специальные приспособления, предназначенные для вскрытия автомобильных замков и запуска двигателей автомашин, обладая специальными знаниями об устройстве автомобилей, навыками безключевого доступа в автомобили иностранного производства, создал преступную группу с целью совершения краж дорогостоящих автомобилей иностранного производства и значительного материального обогащения. Для достижения преступной цели профессиональный «автомобильный» вор привлёк двух лиц, имеющих связи на автомобильном рынке для организации работы по купле-продаже краденных автомобилей, а также других участников преступной группы для выполнения иных «обязанностей». В результате ими было совершено несколько хищений автомобилей с дальнейшей их перепродажей и получением материальной прибыли, в то время как деятельность организатора преступного формирования имела ярко выраженную профессиональную криминальную направленность [19].

Так, соглашаясь с мнением некоторых исследователей, отметим, что современный профессиональный «автомобильный» вор – это достаточно грамотный, хорошо технически вооруженный «профессионал», использующий в преступной деятельности особые криминальные умения и навыки, а также новейшие электронные технологии и разработки [20, с. 95–101].

Оценивая общую динамику краж автомобилей в современности, отметим, что, по данным официальной судебной статистики МВД России, в 2023 г. зарегистрировано

3782 кражи автомобилей, в 2022 г. – 5006, в 2021 г. – 6978, в 2020 г. – 9528, в 2019 г. – 14290, в 2018 г. – 16776 краж [21]. Как видим, несмотря на общую тенденцию снижения количества автомобильных краж, число таких преступлений по-прежнему существенно, а их раскрываемость достаточно низкая (раскрываемость угона автомобилей составляет 74 %, а кражи автомобиля – 24 %) [22, с.114–124]. При этом раскрываемость автомобильных краж, совершаемых «профессионалами», на общем фоне высокого уровня латентности профессиональной преступности [23, с. 32–37; 24, с. 251–252], ещё более низкая.

Это даёт основание полагать, что профессиональные «автомобильные» воры сегодня представляют реальную опасность для российского общества и государства, что требует разработки эффективных мер противодействия такой особо опасной противоправной деятельности.

Оценивая правовые меры борьбы с профессиональными «автомобильными» ворами, отметим, что сегодня их можно привлечь к уголовной ответственности только по ст. 158 (Кража) УК РФ, в то время как ст. 166 (Угон) УК РФ предусматривает ответственность за угон автомобиля без цели хищения, а единственной правовой возможностью оценить систематичность такой преступной деятельности после упразднения института неоднократности в 2003 г. является применение института рецидива, не позволяющего, действительно, «вычленив» среди основной массы «автомобильных» воров именно преступников-профессионалов, ввиду неполного совпадения понятий рецидивист и преступник-профессионал. Это даёт право заключить, что современные уголовно-правовые меры противодействия профессиональным «автомобильным» ворами несколько ограничены.

Среди организационно-управленческих мер противодействия промыслу профессиональных «автомобильных» воров выделим совершенствование работы современной системы правоохранительных органов в сфере борьбы с этим опасным криминальным промыслом. Так, например, с целью оперативного обнаружения похищенных авто сотрудниками ГАИ уже продолжительное время используется автоматизированная информационная система «Автопоиск», позволяющая проверять похищенные автомобили по единой информационной базе данных [25, с. 773–775]. Также отмечается постоянное совершенствование профессиональной подготовки личного состава органов предварительного следствия, подразделений уголовного розыска, усиление оперативного, методического, технического и экспертного сопровождения уголовных дел соответствующей «категории» для обеспечения эффективного противодействия «автомобильным» ворами, в том числе и промышленным данным видом краж на постоянной основе.

Среди современных технических мер борьбы с промыслом профессиональных «авто воров» выделим постепенное усовершенствование защитных противоугонных автомобильных систем, расширение системы видеонаблюдения на парковках, а также модернизацию систем спутникового мониторинга транспорта, например, ГЛОНАСС/GPS-трекера для удалённого определения местоположения автомобиля в любое время и др.

Ещё одно важное направление противодействия промыслу профессиональных «автомобильных» воров – это виктимологическая работа с населением, которая выражается в информировании автолюбителей о «типичных» преступных схемах хищения автомобилей. Так, например, сотрудниками правоохранительных органов

систематически разрабатываются и распространяются среди населения специальные памятки и брошюры с информацией о способах совершения «автомобильных» краж и мерах защиты от них. Также правоохранителями и другими заинтересованными органами с автолюбителями проводятся соответствующие разъяснительные беседы, консультирование, ведётся прочая информационная работа [26, с. 95–101].

Однако несмотря на принимаемые меры ряд объективных обстоятельств всё же заставляет активизировать работу в указанном направлении. Так, распространению промысла профессиональных «автомобильных» воров в настоящее время способствуют: постоянное увеличение количества автотранспортных средств; открытость границ с отдельными странами (например, с Казахстаном и Белоруссией), дающая возможность преступникам более свободно «сбывать» краденые авто за пределы страны; активное «проникновение» профессиональных «автомобильных» преступников в организованный криминальный мир, позволяющее «вывести» этот криминальный промысел на «новый уровень»; значительное и постоянное усовершенствование технических приспособлений, используемых при совершении краж автомобилей, нередко опережающее техническое обеспечение правоохранителей, осуществляющих борьбу с такими преступниками, а также некоторые другие обстоятельства [27, с. 37–40]. Кроме того, как отмечалось ранее, число краж автомобилей при общей тенденции к сокращению, по-прежнему, значительное, что при общей низкой раскрываемости данной разновидности краж и высоком уровне латентности профессиональной преступной деятельности указывает на имеющиеся проблемы в сфере противодействия профессиональным «автомобильным» ворам.

В связи с этим для модернизации мер противодействия профессиональному промыслу «автомобильных» воров внесём некоторые предложения:

- введение в УК России по аналогии с п. «г» ч. 2 ст. 158 УК РФ, «адресованной» к профессиональным карманникам, специальной нормы, предусматривающей более высокую степень ответственности за хищение автомобилей, как деяния, имеющего высокий потенциал применения криминального профессионализма;
- дальнейшее усовершенствование организации экспертно-криминалистического, информационного, кадрового, технологического и другого обеспечения деятельности ОВД по борьбе с криминальным промыслом «автомобильных» воров с выстраиванием эффективного взаимодействия правоохранителей с современными предприятиями по производству противоугонных автомобильных систем, систем спутникового мониторинга транспорта, а также прочих систем защиты автотранспорта от краж с целью оперативного обмена информацией и новыми технологическими разработками в сфере борьбы с «авто ворами»;
- активизация профилактической работы в сети Интернет, на ТВ, в СМИ с распространением пропагандистских роликов, информационных памяток о «типичных» способах хищений автомобилей профессиональными преступниками, системах защиты транспортных средств от преступных посягательств и алгоритмах поведения жертвы преступного посягательства при хищении автомобиля.

Таким образом, средство передвижения во все времена имело особую ценность и являлось «привлекательным» объектом для преступного посягательства, и, если в дореволюционный в России период основным средством передвижения была лошадь, то с развитием отечественной автомобильной промышленности и массовым распространением автомобилей среди советского населения, конокрадство посте-

пенно «выродилось», а «автомобильное» воровство, как опасный криминальный промысел, стало активно развиваться. Зародившись в советский период, промысел профессиональных «автомобильных» воров в настоящее время достиг значительно-го развития. Современный профессиональный «автомобильный» вор представляет из себя высоко квалифицированного специалиста, который постоянно совершенствует свои преступные умения и навыки и стремится достигнуть значительного материального обогащения за счёт совершения хищений авто. В связи с этим можно констатировать, что для современного российского общества этот промысел представляет реальную опасность, и несмотря на принимаемые в государстве меры по противодействию данной разновидности преступной деятельности, «автомобильные» воры, по-прежнему, наращивают криминальный профессионализм, что обуславливает необходимость дальнейшего совершенствования мер противодействия деятельности этой «категории» преступников, в том числе посредством введения в Уголовный кодекс РФ специальной нормы, предусматривающей более высокую степень ответственности за хищение автомобилей, улучшения экспертно-криминалистического, информационного, кадрового, технологического и другого обеспечения деятельности органов внутренних дел по борьбе с криминальным промыслом «автомобильных» воров с выстраиванием эффективного взаимодействия правоохранителей с современными предприятиями по производству различных систем защиты автотранспорта от угона, активизации соответствующей профилактической работы с населением с использованием сети Интернет, ТВ и СМИ с целью расширения целевой аудитории информационного воздействия.

Список литературы:

1. Самойлова, Е. Н. Состояние крестьянского коневодства Курской губернии в 80-е гг. XIX в. // Ученые записки. Электронный научный журнал Курского государственного университета. – 2011. – № 3 (19). – С. 138–141. – Текст: непосредственный.
2. Мельникова, Д.А. История коневодства Российской империи во второй половине XIX – начале XX века в отечественной историографии // Вестник Рязанского государственного университета им. С. А. Есенина. – 2018. – № 3 (60). – С. 13–23. – Текст: непосредственный.
3. Зарубина, К.А. Конокрадство, как опасный криминальный промысел в дореволюционной России, или как наказывали за кражу лошадей? // Ученые записки Крымского федерального университета имени В.И. Вернадского. Юридические науки. – 2023. – Т. 9 (75). – № 3. – С. 61–65. – Текст: непосредственный.
4. Статистический сборник за 1913–1917 гг. Труды Центрального Статистического Управления. – Москва, 1922. – Том VII – 307 с. – Текст: непосредственный.
5. Лан, В. США от первой до второй мировой войны. – Ленинград: Государственное издательство политической литературы, 1947. – 492 с. – Текст: непосредственный.
6. СССР в цифрах. 1913–1963 гг. Краткий статистический сборник / Центр. стат. упр. при Совете Министров СССР. – М., 1964. – 223 с. – Текст: непосредственный.
7. СССР в цифрах. 1913–1970 гг. Краткий статистический сборник / Центр. стат. упр. при Совете Министров СССР. – М., 1971. – 234 с. – Текст: непосредственный.
8. СССР в цифрах. 1913–1980 гг. Краткий статистический сборник / Центр. стат. упр. при Совете Министров СССР. – М., 1981. – 220 с. – Текст: непосредственный.
9. СССР в цифрах. 1913–1990 гг. Краткий статистический сборник / Центр. стат. упр. при Совете Министров СССР. – М., 1991. – 320 с. – Текст: непосредственный.
10. Указ Президиума ВС РСФСР от 03.07.1965 о внесении изменений и дополнений в Уголовный кодекс РСФСР [электронный документ] URL: <https://base.garant.ru/1306527/> (дата обращения 04.08.2024).
11. Уголовный кодекс РСФСР 1960 г. [электронный документ] URL: <https://docs.cntd.ru/document/9037819> (дата обращения 04.08.2024). – Текст: электронный.
12. Федеральный закон от 01.07.1994 № 10-ФЗ «О внесении изменений и дополнений в Уголовный кодекс РСФСР и Уголовно-процессуальный кодекс РСФСР» [электронный документ] URL: <https://base.garant.ru/1309410/> (дата обращения 04.08.2024). – Текст: электронный.
13. Лунеев, В.В. Курс мировой и российской криминологии в 2 т. – М.: Издательство Юрайт, 2015. – Т.2 – 872 с. – Текст: непосредственный.

14. Профессиональная преступность: прошлое и современность [электронный документ] URL: <http://yurpsy.com/files/biblio/gurov/10.htm> (дата обращения 04.08.2024). – Текст: электронный.
15. Венедиктов, А.А., Венедиктова, Ю.Е. Схемы преступной деятельности организованных групп, специализирующихся на кражах автомобилей // Международный журнал гуманитарных и естественных наук. – 2019. – №3–2. – С. 170–175. – Текст: непосредственный.
16. Павлик, Е.М. Криминологический анализ угонов и хищений автотранспорта // Ленинградский юридический журнал. – 2023. – № 1 (71). – С. 204–217. – Текст: непосредственный.
17. Михайлов, Б.П., Воронцов, А.В., Завьялов И.А. Особенности криминальной среды России // Вестник Московского университета МВД России. – 2013. – № 6. – С. 186–190. – Текст: непосредственный.
18. Приговор № 1-198/2023 1-5/2024 от 25 января 2024 г., Елецкий городской суд (Липецкая область) [электронный документ] URL: <https://sudact.ru/regular/doc/Rn44afFhaHNq/> (дата обращения 04.08.2024). – Текст: электронный.
19. Приговор № 1-462/2023 от 27 декабря 2023 г. по делу № 1-343/2022; Орджоникидзевский районный суд г. Екатеринбурга (Свердловская область) [электронный документ] URL: <https://sudact.ru/regular/doc/Y7aVZ30mgY6v/> (дата обращения 04.08.2024). – Текст: электронный.
20. Плодовский, Ю.В. Галушкин, А.А. Кража автомобилей – традиционное профессиональное преступление // Вестник РУДН. Серия: Юридические науки. – 2013. – № 3. – С. 95–101.
21. Состояние преступности [электронный документ] URL: <https://xn--b1aew.xn--p1ai/reports/12/> (дата обращения 05.08.2024). – Текст: электронный.
22. Виноградов, А.А. Криминологические особенности признаков элементов механизма угона и кражи автомобиля // Труды Академии управления МВД России. – 2020. – № 1 (53). – С. 114–124.
23. Артемьев, Н.С., Забелич, А.А. Характеристика профессиональной преступности и личности профессионального преступника // АВБсП. – 2017. – № 1. – С. 32–37. – Текст: непосредственный.
24. Мельникова, О.А. Преступники-рецидивисты третьего возраста в контексте профессиональной дифференциации // Вестник СГТУ. – 2008. – № 1. – С. 251–252. – Текст: непосредственный.
25. Скороходова, Л.А., Галимова, С.А., Бартанов, В.П. Проблемы информатизации в органах внутренних дел: экономико-управленческие аспекты // Экономика и социум. – 2015. – №3–2 (16). – С. 773–775. – Текст: непосредственный.
26. Вакуленко, Н.А. Важные криминологические характеристики жертв угонов автотранспортных средств и их учет при осуществлении виктимологической профилактики // ЮП. – 2016. – № 4 (77). – С. 95–101. – Текст: непосредственный.
27. Богданов, А.В., Хазов, Е.Н. Актуальные вопросы противодействия кражам и угонам автотранспортных средств оперативными подразделениями ОВД // Вестник Московского университета МВД России. – 2016. – № 1. – С. 37–40. – Текст: непосредственный.

Zarubina K.A. Criminal trade of professional «car thieves» in Russia: history and modernity // Scientific notes of V. I. Vernadsky crimean federal university. Juridical science. – 2024. – Т. 10 (76). № 4. – P. 352-361.

This study examines the issues of the origin of the criminal trade of «automobile» thieves in Russia and its current state. It is determined that the means of transportation has always been of particular value in society and the state and was perceived as an object of criminal encroachment. In the pre-revolutionary period, such a means of transportation was a horse, and the criminal trade associated with the theft of horses on a professional basis was called horse theft. However, with the development of the automotive industry and the mass distribution of the car among the population during the Soviet period, it is no longer a horse, but a car that becomes one of the «attractive» objects for criminal encroachment. It has been established that in the late Soviet period, car theft turned into a steady criminal trade, although this criminal «craft» reaches its true heyday in modern times. It is determined that a modern professional «car thief» is a highly qualified specialist in the field of criminal car business, who constantly improves his criminal skills and strives to achieve significant material enrichment by committing car theft, while modern measures to counter this dangerous criminal trade require modernization. To solve this problem, the paper provides some suggestions for improving measures to combat the fishing of professional «car thieves».

Keywords: «automobile» thief, professional crime, criminal professionalism, criminal specialization, crime prevention measures, car theft, car, criminal trade.

Spisok literatury:

1. Samojlova, E.N. Sostojanie krest'janskogo konevodstva Kurskoj gubernii v 80-e gg. XIX V. // Uchenye zapiski. Jelektronnyj nauchnyj zhurnal Kurskogo gosudarstvennogo universiteta. – 2011. – № 3 (19). – S. 138–141. – Текст: neposredstvennyj.
2. Mel'nikova, D.A. Istorija konevodstva Rossijskoj imperii vo vtoroj polovine XIX – nachale XX veka v otechestvennoj istoriografii // Vestnik Rjazanskogo gosudarstvennogo universiteta im. S. A. Esenina. – 2018. – № 3 (60). – S. 13–23. – Текст: neposredstvennyj.

3. Zarubina, K.A. Konokradstvo, kak opasnyj kriminal'nyj promysel v dorevoljucionnoj Rossii, ili kak nakazyvali za krazhu loshadej? // Uchenye zapiski Krymskogo federal'nogo universiteta imeni V.I. Vernad'skogo. Juridicheskie nauki. – 2023. – T. 9 (75). – № 3. – S. 61–65. – Tekst: neposredstvennyj.
4. Statisticheskij sbornik za 1913–1917 gg. Trudy Central'nogo Statisticheskogo Upravlenija. – Moskva, 1922. – Tom VII – 307 s. – Tekst: neposredstvennyj.
5. Lan, V. SShA ot pervoj do vtoroj mirovoj vojny. – Leningrad: Gosudarstvennoe izdatel'stvo politicheskoy literatury, 1947. – 492 s. – Tekst: neposredstvennyj.
6. SSSR v cifrah. 1913–1963 gg. Kratkij statisticheskij sbornik / Centr. stat. upr. pri Sovete Ministrov SSSR. – M., 1964. – 223 s. – Tekst: neposredstvennyj.
7. SSSR v cifrah. 1913–1970 gg. Kratkij statisticheskij sbornik / Centr. stat. upr. pri Sovete Ministrov SSSR. – M., 1971. – 234 s. – Tekst: neposredstvennyj.
8. SSSR v cifrah. 1913–1980 gg. Kratkij statisticheskij sbornik / Centr. stat. upr. pri Sovete Ministrov SSSR. – M., 1981. – 220 s. – Tekst: neposredstvennyj.
9. SSSR v cifrah. 1913–1990 gg. Kratkij statisticheskij sbornik / Centr. stat. upr. pri Sovete Ministrov SSSR. – M., 1991. – 320 s. – Tekst: neposredstvennyj.
10. Ukaz Prezidiuma VS RSFSR ot 03.07.1965 o vnesenii izmenenij i dopolnenij v Ugolovnyj kodeks RSFSR [jelektronnyj dokument] URL: <https://base.garant.ru/1306527/> (data obrashhenija 04.08.2024).
11. Ugolovnyj kodeks RSFSR 1960 g. [jelektronnyj dokument] URL: <https://docs.cntd.ru/document/9037819> (data obrashhenija 04.08.2024). – Tekst: jelektronnyj.
12. Federal'nyj zakon ot 01.07.1994 № 10-FZ «O vnesenii izmenenij i dopolnenij v Ugolovnyj kodeks RSFSR i Ugolovno-processual'nyj kodeks RSFSR» [jelektronnyj dokument] URL: <https://base.garant.ru/1309410/> (data obrashhenija 04.08.2024). – Tekst: jelektronnyj.
13. Luneev, V.V. Kurs mirovoj i rossijskoj kriminologii v 2 t. – M.: Izdatel'stvo Jurajt, 2015. – T.2 – 872 s.
14. Professional'naja prestupnost': proshloe i sovremennost' [jelektronnyj dokument] URL: <http://yurpsy.com/files/biblio/gurov/10.htm> (data obrashhenija 04.08.2024). – Tekst: jelektronnyj.
15. Venediktov, A.A., Venediktova, Ju.E. Shemy prestupnoj dejatel'nosti organizovannyh grupp, specializirujushhsja na krazhah avtomobilej // Mezhdunarodnyj zhurnal gumanitarnyh i estestvennyh nauk. – 2019. – №3–2. – S. 170–175. – Tekst: neposredstvennyj.
16. Pavlik, E.M. Kriminologicheskij analiz ugonov i hishhenij avtotransporta // Leningradskij juridicheskij zhurnal. – 2023. – № 1 (71). – S. 204–217. – Tekst: neposredstvennyj.
17. Mihajlov, B.P., Voroncov, A.V., Zav'jalov I.A. Osobennosti kriminal'noj sredy Rossii // Vestnik Moskovskogo universiteta MVD Rossii. – 2013. – № 6. – S. 186–190. – Tekst: neposredstvennyj.
18. Prigovor № 1-198/2023 1-5/2024 ot 25 janvarja 2024 g., Eleckij gorodskoj sud (Lipeckaja oblast') [jelektronnyj dokument] URL: <https://sudact.ru/regular/doc/Rn44afFhaHNq/> (data obrashhenija 04.08.2024).
19. Prigovor № 1-462/2023 ot 27 dekabrja 2023 g. po delu № 1-343/2022; Ordzhonikidzevskij rajonnyj sud g. Ekaterinburga (Sverdlovskaja oblast') [jelektronnyj dokument] URL: <https://sudact.ru/regular/doc/Y7aVZ30mgY6v/> (data obrashhenija 04.08.2024). – Tekst: jelektronnyj.
20. Plodovskij, Ju.V. Galushkin, A.A. Krazha avtomobilej – tradicijnoe professional'noe prestuplenie // Vestnik RUDN. Serija: Juridicheskie nauki. – 2013. – № 3. – S. 95–101. – Tekst: neposredstvennyj.
21. Sostojanie prestupnosti [jelektronnyj dokument] URL: <https://xn--b1aew.xn--p1ai/reports/12/> (data obrashhenija 05.08.2024). – Tekst: jelektronnyj.
22. Vinogradov, A.A. Kriminalisticheskie osobennosti priznakov jelementov mehanizma ugonov i krazhi avtomobilja // Trudy Akademii upravlenija MVD Rossii. – 2020. – № 1 (53). – S. 114–124.
23. Artem'ev, N.S., Zabelich, A.A. Harakteristika professional'noj prestupnosti i lichnosti professional'nogo prestupnika // AVBsP. – 2017. – № 1. – S. 32–37. – Tekst: neposredstvennyj.
24. Mel'nikova, O.A. Prestupniki-recidivisty tret'ego vozrasta v kontekste professional'noj differenciacii // Vestnik SGTU. – 2008. – № 1. – S. 251–252. – Tekst: neposredstvennyj.
25. Skorohodova, L.A., Galimova, S.A., Bartanov, V.P. Problemy informatizacii v organah vnutrennih del: jekonomiko-upravlencheskie aspekty // Jekonomika i socium. – 2015. – №3–2 (16). – S. 773–775.
26. Vakulenko, N.A. Vazhnye kriminologicheskie harakteristiki zhertv ugonov avtotransportnyh sredstv i ih uchet pri osushhestvlenii viktimologicheskoy profilaktiki // JuP. – 2016. – № 4 (77). – S. 95–101.
27. Bogdanov, A.V., Hazov, E.N. Aktual'nye voprosy protivodejstvija krazham i ugonam avtomototransportnyh sredstv operativnymi podrazdelenijami OVD // Vestnik Moskovskogo universiteta MVD Rossii. – 2016. – № 1. – S. 37–40. – Tekst: neposredstvennyj.