

**Обзор**  
**Преступления в сфере грузовых**  
**автоперевозок**

**Overview**  
**Crime in Road Freight Transport**  
**Russian translation**

Обзоры – это переводы выдержек из публикаций ОЭСР.  
Их можно получить бесплатно в онлайн-магазине ОЭСР  
[www.oecd.org/bookshop/](http://www.oecd.org/bookshop/)  
Данный обзор не является официальным переводом ОЭСР.



ORGANISATION FOR ECONOMIC CO-OPERATION AND DEVELOPMENT

ОРГАНИЗАЦИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА И РАЗВИТИЯ

## 1. Краткие выводы и рекомендации

Цель данного исследования заключалась в том, чтобы проанализировать имеющуюся информацию, касающуюся преступлений в сфере грузового автомобильного транспорта в Европе, и в тех случаях, когда это возможно, предложить способы повышения достоверности и единообразия данных и совершенствования методологии их сбора и упорядочения.

Для начала мы связывались с министерствами транспорта соответствующих стран, откуда затем запросы направлялись в другие министерства, включая министерства внутренних дел. Основная часть необходимой информации находится в распоряжении органов полиции и статистических отделов в рамках министерств внутренних дел. В данном докладе представлены данные по 23 странам.

В докладе приведено описание различных вариантов методологии сбора и упорядочения данных, используемых в Европе, и показано, что не так легко дать точную картину того, в какой степени распространены и какой характер носят кражи грузов и грузового автотранспорта в Европе. Причины этого следующие:

- Исторически сложившиеся правовая практика и правовые нормы в разных странах различны, и поэтому принятые в этих странах определения понятия “кража” и точные сведения о распространенности и времени совершения этого вида преступлений отличаются друг от друга и их невозможно сопоставлять друг с другом.
- В каждой стране сложилась своя собственная система сбора информации по кражам автотранспортных средств и грузов, что не способствует проведению сравнительных исследований.
- Не всегда осуществляется сопоставление информации в масштабе всей страны.
- Большинство систем по сбору информации, созданных национальными органами власти, предназначены для оперативно-розыскной деятельности, а не для проведения анализа.
- Методы классификации автотранспортных средств несовершенны и не всегда предусматривают разделение на малотоннажные и большегрузные транспортные средства.
- Данные о кражах грузов обычно нельзя получить от органов, собирающих данные о кражах автотранспортных средств.

Несмотря на эти оговорки, собранные данные свидетельствуют о том, что кражи грузов и автотранспортных средств представляют собой серьёзную проблему, наносящую ущерб на многие миллионы евро.

В некоторых странах ежегодно оказываются украденными до 1% грузовых автотранспортных средств, находящихся в эксплуатации, что составляет многие десятки тысяч единиц грузового автотранспорта. Как показывает информация, касающаяся существующих тенденций, во многих странах эта проблема усугубляется. Были проанализированы данные по

кражам автотранспортных средств, совершенным в 1995-1999 гг. в 11 странах, и при том, что в двух странах произошло снижение числа краж, в остальных странах наблюдался рост до 50%. В среднем, за пять лет общий рост краж в рассматриваемых странах составил 21%. Эти данные также свидетельствуют о том, что имеются очень существенные различия в уровне возврата украденных автотранспортных средств.

Среди товаров, главным образом, крадут электротовары и электронику, одежду и обувь, далее следуют бытовые товары, продукты питания, сигареты и алкогольные напитки. Однако, насколько нам это известно, не имеется общеевропейских данных по поводу стоимости грузов, украденных из автотранспортных средств. Страховые компании и ассоциации до сих пор не в состоянии предоставить исчерпывающую информацию на этот счет.

Очевидно, что частный сектор терпит значительные убытки от кражи грузов из транспортных средств. К примеру, ассоциация 20 компаний, работающих в сфере высоких технологий, предприняла попытку оценить стоимость украденных грузов, и оказалось, что за период с сентября 1999 г. по декабрь 2000 г. произошло 150 случаев кражи, 25% которых можно охарактеризовать как вооруженное ограбление грузовых автомашин. Все украденные товары имели высокую стоимость: в основном, это было компьютерное оборудование и соответствующие периферийные устройства, а также мобильные телефоны. Общий ущерб, размер которого было возможно подсчитать, составил 32 миллиона евро.

Перед органами, собирающими данные о кражах автотранспортных средств, стоят две основные проблемы: 1) общая проблема, обусловленная тем обстоятельством, что статистические данные по преступности, собранные в разных странах, невозможно сопоставлять друг с другом; и 2) конкретная проблема методов классификации транспортных средств и факторов риска. Над первой проблемой – при содействии Совета Европы – работают специалисты в области статистики. Второй проблемой занимается Европол с тем, чтобы в дальнейшем страны-члены этой организации подписали соответствующий протокол. Частично этот протокол основан на результатах данного исследования, и в него включена информация, приведенная ниже.

Пока не налажено должной координации действий в этой сфере между министерствами транспорта и внутренних дел различных стран.

Существуют также другие источники информации о преступлениях, связанных с автотранспортными средствами и грузами, которыми мы не смогли в полной мере воспользоваться при проведении данного исследования. В частности, страховые компании, по видимому, обладают необходимыми данными, которые, однако, не обобщены и доступ к которым затруднен.

В большинстве стран кражи автотранспортных средств и грузов не считаются приоритетным направлением при проведении расследований преступлений, и поэтому на сбор и анализ данных по этой проблеме выделяется недостаточно ресурсов. Такая же картина наблюдается и на международном уровне.

## Рекомендации

1. Для борьбы с преступлениями, связанными с транспортными средствами, существенно важными являются сбор и анализ информации. Для того, чтобы лучше понять масштабы и характер данной проблемы и разработать различные варианты стратегии борьбы с рассматриваемыми преступлениями, необходимо на постоянной основе собирать соответствующие данные и проводить постепенное их упорядочение. Для выполнения этих задач необходимо выделять соответствующие ресурсы.
2. Необходимо работать над тем, чтобы постепенно стало возможным сравнивать имеющиеся данные между собой. Для проведения такого сопоставления требуется информация двух видов: во-первых, данные, касающиеся методов классификации и определения типа транспортных средств, и во-вторых, данные, касающиеся категорий украденных грузов, места совершения кражи и способа ее совершения. Предложенные в Разделе 6.2 определения и способы классификации должны стать основой для выработки стандартизированного формата данных, собираемых при регистрации фактов кражи автотранспортных средств и грузов.
3. В каждой стране необходимые данные можно получить из разных источников (органы полиции, министерства внутренних дел, органы, в ведении которых находятся транспортные средства, страховые компании), и поэтому между ними необходимо обеспечить более тесные контакты и улучшить координацию их действий на уровне страны.
4. На международном уровне с задачей упорядочения данных о кражах автотранспортных средств лучше всего могли бы справиться такие международные организации, как Интерпол и Европол, поскольку на них в своей деятельности ориентируются органы полиции отдельных стран. И в среднесрочной перспективе эти организации должны рассмотреть возможные варианты того, каким образом приступить к выполнению этой задачи.
5. В краткосрочной перспективе ЕКМТ должна продолжать заниматься данным вопросом в сотрудничестве с другими организациями. Данные, приведенные в настоящем отчете, через два года необходимо обновить.
6. Частные компании, грузоотправители, транспортные фирмы и страховые компании живо заинтересованы в том, чтобы стал более понятен характер рассмотренных преступлений и были найдены способы борьбы с ними, и они могут внести свой вклад в достижение этих целей.

**Данный Обзор представляет собой перевод выдержек из публикации  
ОЭСР, первоначально изданной под следующими английским и  
французским названиями :  
Crime in Road Freight Transport  
La délinquance et la fraude dans les transports routiers de marchandises  
© 2002, ЕСМТ.**

Публикации ОЭСР и Обзоры размещены на сайте [www.oecd.org/bookshop/](http://www.oecd.org/bookshop/)  
*Находясь на начальной странице онлайн-магазина,  
введите в ячейке "Title search" ("Поиск по названию") слово "overview"  
("обзор") или наберите название соответствующей книги на английском  
языке*

*(На странице, где находится англоязычный оригинал книги, имеется  
ссылка на соответствующий обзор).*

Обзоры подготовлены Отделом прав и переводов Дирекции по  
общественным делам и связям с общественностью ОЭСР.  
Адрес электронной почты : [rights@oecd.org](mailto:rights@oecd.org) / факс: +33 1 45 24 13 91



© OECD, 2003

Репродуцирование данного Обзора разрешается при условии, что будут  
указаны авторские права ОЭСР и название оригинала публикации.