

«Утверждаю»
И.о. ректора ФГБОУ ВПО «Самарский
государственный университет»
доктор технических наук,
профессор И.К. Андронцев



О Т З Ы В

ведущей организации – ФГБОУ ВПО «Самарский государственный университет» на диссертацию Кравцова Алексея Юрьевича на тему «Криминологическая характеристика и предупреждение дорожно-транспортной преступности в условиях крупного города», представленную на соискание ученой степени кандидата юридических наук по специальности 12.00.08 – уголовное право и криминология; уголовно-исполнительное право

Теоретико-прикладное исследование, выполненное А.Ю. Кравцовым, является весьма актуальным. Проблемы, связанные с предупреждением дорожно-транспортной преступности, традиционно были и остаются предметом широкой научной дискуссии. Однако в настоящее время они приобрели наибольшую остроту, о чем свидетельствует принятие Правительством РФ в 2013 году новой федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах» (постановление Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2014 г. № 345). В этом документе совершенно обоснованно обращается внимание на то обстоятельство, что безопасность дорожного движения является одной из важных социально-экономических и демографических задач Российской Федерации. Дорожно-транспортный травматизм приводит к исключению из сферы производства людей трудоспособного возраста. Гибнут или становятся инвалидами дети. Ежегодно в Российской Федерации в результате дорожно-транспортных происшествий погибают или получают ранения свыше 275 тыс. человек. По данным ГИБДД с января по сентябрь 2014 г. было совершено по России 146 176 ДТП, в которых погибло 19 380 человек и ранено 185 350 человек. Согласно статистике уровень смертности на дорогах до сих пор растет.

В условиях роста транспортных правонарушений и причиняемого ими вреда и ущерба, продолжающегося реформирования административного и уголовного законодательства России в части ответственности за транспортные правонарушения, перед современной наукой уголовного права и криминологией

стоит задача разработки долгосрочной стратегии предупреждения дорожно-транспортных правонарушений в XXI веке, координации усилий государственных и муниципальных органов власти, общественных организаций и негосударственных структур, представителей общественности и населения в целом, направленных на всемерное и все более полное обеспечение интересов граждан, общества и государства в области автотранспортной безопасности. Для успешного решения указанной задачи необходимо проведение комплексных исследований причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий и совершения автотранспортных преступлений, а также использование новых подходов и формирование приоритетных направлений предупреждения неосторожной преступности в области обеспечения безопасности дорожного движения и снижения тяжести (минимизации) ее общественно опасных последствий.

При этом в рамках федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 – 2020 годах» подчеркивается, что около 70 процентов ДТП происходит на территории городов и населенных пунктов. Особая актуальность таких исследований связана именно с большими населенными пунктами нашей страны. Поэтому обращение А.Ю. Кравцова к тематике предупреждения дорожно-транспортной преступности в условиях крупного города следует признать своевременным и отвечающим задачам повышения безопасности дорожного движения в 2014 – 2020 годах.

Настоящая работа является весомым вкладом автора в комплексное учение об автотранспортных правонарушениях и выражает собой оригинальную концепцию криминологического предупреждения дорожно-транспортной преступности в условиях крупного города. При этом следует признать обоснованным выдвинутое в диссертации А.Ю. Кравцова положение о том, что дорожно-транспортная преступность включает в себя не только совокупность преступлений, предусмотренных ст. 264 УК РФ, но и также преступления, предусмотренные ст. 268 УК, которые совершены в связи с эксплуатацией механических транспортных средств, с их движением (л. 20-21). Единственно, на что важно в этой связи указать – на множественность категорий виновных лиц, принимающих непосредственное участие в процессе дорожного движения и своим общественно опасным поведением причиняющих вред (водитель механического транспортного средства, пешеход, пассажир, другие участники дорожного движения). Мы обращаем внимание на данное обстоятельство потому, что в диссертации А.Ю. Кравцова акцент заметно смещен в сторону лиц, управляющих транспортным средством (для этого достаточно посмотреть положения, выносимые на защиту – л. 10-11, 13).

Заслуживает положительной оценки эмпирика диссертации А.Ю. Кравцова. Эмпирическую основу рецензируемого труда составили данные статистических и аналитических отчетов органов ГИБДД за период с 2003 – 2013 гг., официальные статистические данные о дорожно-транспортной преступности в Российской Федерации, Республике Бурятия, Алтайском крае и в Иркутской области, результаты изучения 257 уголовных дел о дорожно-транспортных преступлениях, рассмотренных

судами Иркутска, Барнаула и Улан-Удэ. Правда, попутно заметим, что авторские выводы не проиллюстрированы примерами из правоприменительной практики, ссылки на материалы конкретных уголовных дел отсутствуют в сносках диссертации и «Библиографическом списке» (л. 218-237).

Диссертантом проведен опрос участников дорожного движения: 248 респондентов методом анкетирования. Для получения экспертных оценок были также опрошены 39 сотрудников дорожно-патрульной службы ГИБДД, среди которых дознаватели и инспекторы.

Кроме того, материалы диссертационного исследования используются в учебном процессе Иркутского юридического института (филиала) ФГКОУ ВПО «Академия Генеральной прокуратуры Российской Федерации», а также в практической деятельности УГИБДД по Иркутской области, что подтверждается актами внедрения.

Наработанный эмпирический материал выступил серьезным подспорьем для научного исследования А.Ю. Кравцова и для наглядности получил отражение в тексте диссертации в виде 15 таблиц и 29 диаграмм (л. 21, 26, 27, 38 и др.).

Если обратиться к сформулированным соискателем теоретико-прикладным положениям, то следует особое внимание обратить на критику практики обоснования мер профилактики на базе обобщенных данных о дорожно-транспортной преступности с предложением учитывать в процессе повышения безопасности дорожного движения конкретные потребности отдельных субъектов Российской Федерации (л. 10, 47-48). Критика абсолютно аргументирована, поскольку контраст в состоянии дорожной безопасности и факторов влияния на нее в субъектах РФ действительно существенен: разное качество и протяженность дорожного полотна, различное число автомобилей у населения, неодинаковые климатические условия и другие факторы.

Оригинальной является и та часть исследования, которая посвящена дополнению традиционных криминогенных факторов конкретных дорожно-транспортных преступлений следующими обстоятельствами: конфликт социальных ролей индивидуума и слабая актуализация негативных последствий осознанного правонарушающего поведения в связи с управлением транспортным средством (в легкомысленных дорожно-транспортных преступлениях) и отсутствие необходимой психологической установки водителей, которая формируется с опытом вождения, а также технологически целесообразных инстинктивных реакций для действий в условиях предаварийной ситуации (в небрежных дорожно-транспортных преступлениях) (л. 11, 208).

В целом поддерживаем и суждение диссертанта о том, что конкретная жизненная ситуация в сфере дорожного движения является не только «реализатором» криминогенных качеств личности водителя, но и обладает самостоятельным значением и собственным криминогенным потенциалом. Этот потенциал зависит от значения пяти характеристик конкретной жизненной ситуации: ее простоты, управляемости, адекватности, от физических параметров движения участников, а также от систем пассивной безопасности включенных в нее транспортных средств (л. 11, 84-95).

Диссертация А.Ю. Кравцова имеет теоретическое и практическое значение, что выражается в разработке и получении данных о состоянии и динамике дорожно-транспортной преступности в крупном городе, уточнении детерминант преступного поведения виновных в дорожно-транспортных преступлениях. В работе обозначены достижения и просчеты в текущей деятельности по предупреждению дорожно-транспортной преступности и предложена авторская система профилактических мер. Результаты исследования могут найти применение в учебном процессе высшей школы при преподавании таких курсов, как «Уголовное право. Особенная часть», «Криминология», специального курса «Транспортные преступления».

Структура рецензируемой работы охватывает все вопросы заявленной темы. Она включает введение, три главы, состоящие из восьми параграфов, заключение, библиографический список и приложения.

В первой главе диссертации А.Ю. Кравцовым рассмотрено четыре основных вопроса. Прежде всего, это идентификация круга дорожно-транспортных преступлений (л. 18-21). Далее, это структурно-динамические показатели дорожно-транспортной преступности, как в пределах Российской Федерации, так и в пределах отдельных крупных городов страны. Особый интерес вызывает выявленная диссертантом разница в тенденциях изменения числа совершаемых дорожно-транспортных преступлений. Например, в Республике Бурятия за последние пять лет отмечены волнообразные изменения, а в Иркутской области преимущественный рост с падениями после 2010 г. По всей видимости, следует особо акцентировать внимание властей и на выводе об отнесении по коэффициенту преступности к неблагополучным городам Иркутска, Улан-Удэ и Барнаула (л. 31-32).

В этой же структурной части работы исследован вопрос об особенностях личности дорожно-транспортного преступника в крупном городе. Весьма оригинальной является диаграмма соискателя, которая показывает, что 87,01 % респондентов считает себя законопослушными гражданами (л. 59), хотя это противоречит их пояснениям к собственному правонарушающему поведению. Как нам видится, автор установил, что во главу угла у автолюбителей ставится принцип целесообразности при осуществлении правонарушений, нежели принцип неукоснительного соблюдения правил дорожного движения и иных нормативно-правовых актов. Наконец, весьма интересен проведенный анализ условий, в которых разворачивается дорожно-транспортное преступление, и их классификация на управляемые (создаются человеком для организации и упорядочения дорожного движения) и неуправляемые (не создаются человеком и не зависят от его воли, при существующем режиме науки и техники не могут быть полностью исключены) переменные КЖС (л. 88-92).

Во второй главе диссертации соискатель сосредоточил внимание на особенностях детерминации дорожно-транспортной преступности в условиях крупного города. Значительный интерес представляют результаты эмпирического исследования связи дорожно-транспортной преступности и аварийности в связи с особенностями транспортной составляющей социального взаимодействия в г.

Иркутске. Наиболее аварийными являются в порядке убывания следующие дни недели: пятница, вторник, среда, четверг, понедельник, суббота, воскресенье (л. 118). По всей видимости, данные цифры могут не только служить ориентиром при аналогичных расчетах применительно к другим городам, но и приниматься во внимание при усилении регулятивной деятельности сотрудников ГИБДД в критические для аварийности дни.

Диссертантом специально рассмотрены вопросы взаимосвязи состояния опьянения и дорожно-транспортной преступности. Здесь автор делает следующий вывод: «С позиций буквального анализа динамических изменений удельного веса ДТП, произошедших из-за состояния опьянения, можно утверждать, что аварийность в крупных городах нарастает за счет трезвых участников дорожного движения. Состояние же опьянения не является определяющим фактором, а в последнее время его следует признать незначительным» (л. 127). Любопытна и выявленная обратная связь между плотностью транспортных потоков и дорожно-транспортной преступностью (л. 145-146). Заметим, что автор пытается положить этот факт в основу некоторых мер профилактики.

В третьей главе рецензируемой диссертации идет речь о конкретных мерах профилактики и мерах индивидуального предупреждения в аспекте противодействия дорожно-транспортной преступности. При этом видно стремление А.Ю. Кравцова предельно конкретизировать профилактические мероприятия в отношении дорожно-транспортной преступности. Среди конкретных мер им названы и заслуживают, на наш взгляд, пристального внимания меры по оптимизации социальной активности для предупреждения дорожно-транспортной преступности путем разделения транспортных потоков на однозначные и равнозначные (л. 178). Среди специальных мер криминологической профилактики отличается оригинальностью предложение об ориентации на регулирование дорожного движения минимальным количеством правил (л. 214).

На наш взгляд, следует поддержать соискателя в его стремлении по выявлению и устранению противоречивых социальных ситуаций, связанных с научно-техническим прогрессом в области дорожного строительства (л. 12, 174, 175). Как правильно указывает диссертант, реализуя мероприятия, направленные на улучшение условий дорожного движения, нельзя не учитывать, что они могут привести к росту дорожно-транспортной преступности. Так, реконструкция существующих дорог с увеличением их пропускной способности приводит к увеличению скорости движения и, как следствие, к росту количества дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом и причинением тяжкого вреда здоровью человека. Чтобы избежать этого, необходимо при реконструкции дорожной инфраструктуры в рамках специального предупреждения дорожно-транспортной преступности одновременно проводить профилактические мероприятия, способные компенсировать опасность, вызванную увеличением скорости движения транспорта.

Между тем не все выдвигаемые диссертантом положения представляются в равной мере бесспорными.

1. Давно замечено, что метод держит в руках судьбу исследования. Как писал И.П. Павлов, «метод - самая первая, основная вещь. От метода, от способа действия зависит вся серьезность исследования. Все дело в ... методе». Методологическую основу настоящего криминологического исследования составляет диалектический метод, который следовало бы автору активно использовать для анализа понятия «крупный город» и характеристики проблем крупных городов как социально-экономических систем. Это своего рода методологический «ключ», причем избранный самим диссертантом, в целях выявления направлений и границ области познания соответствующей проблематики.

При этом заметим, что «крупный город» - категория оценочная, которой известны самые различные научные подходы к ее определению. Кроме того, имели место попытки и нормативной регламентации данного вопроса. Согласно ч. 3 ст. 5 ныне утратившего силу Градостроительного кодекса РФ 1998 г. в зависимости от численности населения городские поселения подразделялись на сверхкрупные города (численность населения свыше 3 миллионов человек); крупнейшие города (численность населения от 1 миллиона до 3 миллионов человек); крупные города (численность населения от 250 тысяч до 1 миллиона человек); большие города (численность населения от 100 тысяч до 250 тысяч человек); средние города (численность населения от 50 тысяч до 100 тысяч человек); малые города и поселки (численность населения до 50 тысяч человек).

Через категорию «крупный город» необходимо было, прежде всего, обосновать авторское видение решение проблем предупреждения дорожно-транспортной преступности именно в Иркутске, Барнауле и Улан-Удэ, которые составили «территориальные» пределы предмета настоящего диссертационного исследования (л. 6 и др.). А в конечном счете убедительно доказать специфику криминологической характеристики дорожно-транспортной преступности крупных городов и ее существенные отличия от дорожно-транспортной преступности в условиях других населенных пунктов.

2. Как представляется, нуждается в дополнительной аргументации предложение диссертанта «представлять нарушителей правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в крайне ироничном, глупом виде, снижающим престижность таких моделей поведения и соответствующих социально-психологических установок» (л. 13, 205, 206, 216). Ведь, по сути, предлагается воздействие на граждан, с уже сформировавшимися в социально-психологическом аспекте личностным типажом и четкими моральными и поведенческими установками. На таких лиц трудно воздействовать путем простой демонстрации какого-либо поведения как ироничного. Не воспримется ли такого рода социальная реклама как «детская» или «раздражающая» и, как следствие, не имеющая того эффекта, который прогнозирует соискатель? В данном случае альтернативой видятся механизмы скрытой рекламы, когда нужный, как принято говорить в среде профессиональной рекламы, «месседж» маскируется в привычных, нейтральных средствах распространения информации (новости, интервью с известными и авторитетными в обществе людьми).

Кроме того, с морально-этической точки зрения не приемлемыми представляются рекомендации использовать в рекламе фразы типа: «Не пристегиваются только идиоты», «Глупый водитель платит дважды» и т.д.

3. Отдельного упрека заслуживает, на наш взгляд, отсутствие в рецензируемой диссертационной работе авторских предложений по дальнейшему усовершенствованию уголовного законодательства России об ответственности за автотранспортные преступления и практики его применения и их криминологических обоснований.

Обойден в настоящей работе вопрос и о виктимологической профилактике дорожно-транспортной преступности в условиях крупного города как совокупности мер, направленных на уменьшение виктимности жертв данных преступлений посредством коррекции их отрицательного поведения, активизации их защитных возможностей и обеспечения безопасности жизнедеятельности. При этом важно иметь в виду, что степень вины лица, совершившего автотранспортное преступление, зависит не только от его отношения к установленным судом общественно опасным последствиям, мотивов допущенного нарушения специальных правил, но и от характера нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств со стороны потерпевшего и влияния его противоправного поведения на объем причиненного вреда.

Высказанные замечания не влияют на общую положительную оценку настоящего исследования. Диссертация А.Ю. Кравцова в виде специально подготовленной рукописи, представленная на соискание ученой степени кандидата юридических наук, является оригинальной, самостоятельной и внутренне целостной работой. Структура работы, ее содержание, центральные положения и выводы отличаются новизной и достоверностью. Основное содержание рецензируемой работы отражено в тринадцати публикациях автора, из которых три опубликованы в рецензируемых научных журналах и изданиях, указанных в перечне Высшей аттестационной комиссии при Министерстве образования и науки Российской Федерации для опубликования основных научных результатов диссертации. Следует дать положительную оценку и публикациям в виде двух монографий, одна из которых выполнена в соавторстве.

В автореферате диссертации и публикациях по теме диссертации нашли отражение основные положения и выводы.

Диссертация А.Ю. Кравцова является научно-квалификационным трудом, в котором содержится решение задачи, имеющей значение для развития отечественной криминологии. Диссертация написана самостоятельно, обладает внутренним единством, содержит новые научные результаты и положения, выдвигаемые для публичной защиты, и свидетельствует о личном вкладе диссертанта в российскую криминологическую науку. Она соответствует требованиям пунктов 9-14 Положения о присуждении ученых степеней, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 24 сентября 2013 года № 842 (в ред. постановления Правительства Российской Федерации от 30 июля 2014 г. № 723).

На основании вышеизложенного полагаем, что Алексей Юрьевич Кравцов заслуживает присуждения ему ученой степени кандидата юридических наук по специальности 12.00.08 – уголовное право и криминология; уголовно-исполнительное право.

Отзыв на диссертацию Алексея Юрьевича Кравцова подготовлен профессором кафедры уголовного права и криминологии, доктором юридических наук, профессором Артуром Геннадьевичем Безверховым, обсужден и одобрен на заседании кафедры уголовного права и криминологии ФГБОУ ВПО «Самарский государственный университет» 06 ноября 2014 г., протокол № 3.

Сведения об организации: Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение Высшего профессионального образования «Самарский государственный университет». 443011, г. Самара, ул. Академика Павлова. д. 1, 8(846)334-54-02; email: rector@samsu.ru; официальный сайт в сети интернет – <http://samsu.ru>

Кленова Татьяна Владимировна
заведующий кафедрой уголовного права
и криминологии Федерального государственного
бюджетного образовательного учреждения
высшего профессионального образования
«Самарский государственный университет»,
доктор юридических наук, профессор



06 ноября 2014 года