

■ 公安部2007年公安理论及软科学研究项目

盗窃铁路运输货物犯罪 与追诉研究

◎ 吕萍 张东方 等著

D

AOQIE TIELU YUNSHU HUOWU
FANZUI YU ZHUISU YANJIU



中国人民公安大学出版社

公安部 2007 年公安理论及软科学研究项目 [LLYJTDGZ092]

盗窃铁路运输货物 犯罪与追诉研究

吕 萍 张东方
牧晓阳 李德银 著
颜世召

中国人民公安大学出版社

· 北 京 ·

图书在版编目 (CIP) 数据

盗窃铁路运输货物犯罪与追诉研究/吕萍著. —北京: 中国人民公安大学出版社, 2008. 3

ISBN 978 - 7 - 81109 - 863 - 1

I. 盗… II. 吕… III. 铁路运输: 货物运输—盗窃—刑事犯罪—研究—中国 IV. D924. 354

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2007) 第 155198 号

盗窃铁路运输货物犯罪与追诉研究

DAOQIE TIELUYUNSHU HUOWU FANZUI YU ZHUISUYANJIU

吕萍 张东方 牧晓阳 李德银 颜世召 著

出版发行: 中国人民公安大学出版社

地 址: 北京市西城区木樨地南里

邮政编码: 100038

经 销: 新华书店

印 刷: 北京市泰锐印刷厂

版 次: 2008 年 5 月第 1 版

印 次: 2008 年 5 月第 1 次

印 张: 9. 625

开 本: 850 毫米 × 1168 毫米 1/32

字 数: 251 千字

ISBN 978 - 7 - 81109 - 863 - 1/D · 812

定 价: 23. 00 元

本社图书出现印装质量问题, 由发行部负责调换

联系电话: (010) 83903254

版权所有 侵权必究

E-mail: cpep@public. bta. net. cn

www. phcpps. com. cn

www. porclub. com. cn

本书撰稿人及其写作分工

吕 萍（公安部铁道警官高等专科学校法律系主任、教授），第一章，第二章，第三章一、二、四、五，第八章，第九章。

张东方（郑州铁路法院刑事审判庭庭长），第四章一、四、五、六，第五章，第六章。

牧晓阳（公安部铁道警官高等专科学校法律系讲师），第七章。

李德银（郑州铁路公安处刑事技术科科长、工程师），第四章二、三。

颜世召（郑州铁路公安处刑事技术科工程师），第三章三。

序

序

摆在读者面前的这部专著——《盗窃铁路运输货物犯罪与追诉研究》，是铁道警官高等专科学校吕萍副教授主持完成的一项科研成果。很高兴能为本书作序，对我来说，这既是一种荣幸，更是一种责任。

自古以来，盗窃是一种最常见的犯罪。然而，在不同的时代，盗窃又呈现出各种不同的情形。在现代社会，市场经济高度发达，由于物质财富极大丰富以及人、财、物的大流动，盗窃案件随之大量增加，且盗窃的规模与数额均是以往所不可比拟的。窃取的对象、作案的手段、赃物的去向等，都呈现出许多新特点。同盗窃犯罪作斗争，历来是公安机关和司法机关的一项重要职责，在当代则更是一项艰巨的任务。

对于盗窃这种常见的犯罪，我国刑法学界和司法实务部门过去已有很多的研究成果。然而，具体到铁路货物运输范围内的盗窃问题，国内外的专门研究却并不多见。吕萍副教授率领的课题组，以《盗窃铁路运输货物犯罪与追诉研究》作为选题组织攻关，是一项具有开拓性的研究，并且取得了可喜的成就。

这部专著颇具特色，其主要特点是：

一、专业性强

我国地域辽阔，人口众多，东西南北的货物集散和调配（时髦的用语称为“物流”）都要依赖各种大型运输工具。长期以来，我国各种货物的集散主要依靠铁路运输。尽管近些年来航

盗窃铁路运输货物犯罪与追诉研究

空运输、公路运输和水路运输都有了快速发展，但由于铁路的载运量大，成本较低，在几次提速后更为便捷，因而铁路运输仍然处于龙头地位。由于铁路货物运输的特殊性，专门从事铁路货盗的犯罪团伙很自然地形成了一类特殊的犯罪主体，其作案手段也具有不同于其他盗窃案件的特殊性，诸如此类的多种因素，决定了对铁路货物盗窃犯罪案件的防范与打击，自有其特殊的规律和极强的专业性。事实上，各地铁路公安机关历年对铁路货盗案件投入的警力都远远大于其他类型的犯罪。但是，以往对这个问题缺乏专门的研究，尽管有一些工作经验的总结，但不系统、不完整，尤其是未能上升到理论层面加以概括与论述，与实践的需要存在严重的脱节。这就更使得这本专著具有拓荒者的意义。可喜的是，课题组由于多年从事铁路公安的教学与研究，在这方面具有专业特长，他们勇于迎接挑战，充分发挥了专业特长，对铁路货物盗窃犯罪案件的侦查和诉讼进行了开创性的研究，自成一家之言。

二、兼顾实体与程序

以往对于盗窃犯罪的研究，往往侧重于实体方面，大多是着重分析盗窃罪案的犯罪构成以及犯罪者的主观心理状态等，对于进入诉讼后可能遇到的问题关注较少。本专著则兼顾到实体和程序两个方面。就铁路货物盗窃犯罪案件的实体方面来说，作者特别指出：“犯罪分子在对铁路货运物资实施盗窃的过程中，如果对行车安全或者财产利益之外的其他方面造成了危害，盗窃行为的性质就会发生相应的转化，因而关于该行为的定罪与量刑就有必要进行进一步的分析研究。”强调这一点是很有现实意义的。就程序方面来说，本专著把对铁路货物盗窃犯罪案件的侦查作为重点进行了系统的研究，指出：“有效的侦查手段和经验是对此

类犯罪进行防范的基础。”本专著还特别就铁路货盗案件的证据运用进行了专门研究，包括证据的收集、证据的审查与判断、铁路货盗案件定案的证据要求以及铁路货盗案件证据运用中的某些疑难问题等，这就使本专著区别于其他只是研究盗窃案件犯罪构成的同类著作，使其具有鲜明的特色。

三、引用的资料翔实而丰富，论述系统、全面

本专著是广泛调查研究的产物，书中引用了许多新鲜资料，包括大量的数据（例如历年的发案数、破案数和缴获赃物折合的款额等数据），并且剖析了若干典型案例，还对负责铁路货运的铁路部门的体制背景、整个社会治安背景以及人们价值观念的变化等作了深入的剖析。最后，在总结铁路公安机关多年来对货盗案件预防打击经验的基础上，将这些经验汇总、提炼，论证了如何对铁路货盗犯罪加强防范，使本书的论述更为全面。

特别需要强调的是，本书是在广泛深入调查研究的基础上，针对现实中存在的问题，试图在打击防范铁路货盗犯罪的对策方面有所突破。作者提出了一些新的思路，读后给人以启迪。

当然，由于盗窃铁路货运物资是一种危害极大的犯罪，尽管是一种常见的、多发性犯罪，但又具有极度的复杂性，由于盗窃货运物资是一种在流动状态下的犯罪，犯罪现场转瞬即逝，在打击处理时往往遇到许多难题，有些是老大难的问题。例如，当警察将犯罪嫌疑人抓到后，被其盗窃的大量赃物往往已经销售完毕，作案现场早已不存在，销赃的情况又难以核实，在这种情况下，如何才能证实犯罪和对其打击处理？这也就是一个老大难的问题。作者试图在解决这些问题方面有所突破，但由于问题的复杂性和现实条件的限制，一部专著不可能解决所有问题。就本书来说，某些提法也许还有欠缺，有的观点还需要进一步推敲，但瑕

盗窃铁路运输货物犯罪与追诉研究

不掩瑜。总的来看，本书不失为一部专门研究和阐述铁路货物盗窃犯罪的力作，在许多地方有新意、有创见，值得向读者推荐。

崔 敏

2007 年 12 月

目 录

目 录

第一章 铁路货物运输系统概述	1
一、我国铁路线路结构及铁路货物运输基本状况.....	2
二、铁路货物运输的基本要素	10
三、铁路货物运输的流程及要求	16
四、货运事故处理及赔偿	25
第二章 盗窃铁路运输货物犯罪的现状与分析	30
一、盗窃铁路运输货物案件概述	31
二、全国铁路货盗案件多发区域分析	41
三、货盗犯罪多发的原因分析	46
四、铁路公安机关对此类犯罪打击控制的历史	50
第三章 盗窃铁路运输货物案件的特点与侦查	53
一、特殊的犯罪主体与侦查措施	53
二、特殊的作案方式与侦查措施	60
三、特殊的犯罪现场与侦查措施	70
四、铁路站车运输货物及其封装特点所决定的 侦查措施	76
五、货物列车的运行特点所决定的侦查措施	77
第四章 盗窃铁路运输货物案件的证据收集	93
一、铁路货运部门的托运收发信息及报案材料	93

盗窃铁路运输货物犯罪与追诉研究

二、货盗案件现场的确定及勘查	96
三、货盗案件痕迹物证的发现、固定、提取	103
四、犯罪嫌疑人供述和辩解的收集	109
五、证人证言的采集	118
六、侦查机关在货盗案件证据收集过程中 常见的失误和违规做法	122
第五章 盗窃铁路运输货物案件证据的审查与判断	128
一、货盗案件证据审查、判断概述	128
二、审查、判断货盗案件证据的步骤	133
三、审查、判断货盗案件证据的方法和内容	137
四、货盗案件证据审查、判断后的排序	148
第六章 盗窃铁路运输货物犯罪定案的证据标准	152
一、证明标准的普适性问题	152
二、证明标准的比较法视角分析	155
三、审判机关对铁路货盗案件定案的证明标准	162
第七章 盗窃铁路运输货物犯罪中的行为定性及争议	172
一、单纯盗窃	172
二、破坏公私财物	182
三、危害行车安全	184
四、转化抢劫行为	186
五、对货盗案件量刑标准的思考	202
第八章 盗窃铁路运输货物犯罪追诉中的理论问题	233
一、关于“严打”及其“两个基本”与人权保护	233
二、秘密侦查手段的合法化问题	252
三、对“只有被告人供述没有其他证据不能定案” 原则的思考	253

目 录

第九章 盗窃铁路运输货物犯罪的防控体系架构·····	259
一、铁路运输中的问题·····	260
二、在货盗犯罪打击方面存在的问题·····	264
三、构建货盗案件防控体系的设想·····	267
参考文献·····	289
后 记·····	293

第一章 铁路货物运输系统概述

我国地域辽阔，国土面积居世界第三位，东西跨度 5400 公里，南北纵贯 5200 公里，铁路运输以其运距长、连续性强、规模集约等特点，突破了地域辽阔对国家和国民经济整体性和联系性的空间阻隔，成为联结全国各地经济的纽带。我国中西部、北部地区资源丰富，而东部地区工业发达，资源蕴藏稀缺，因而形成了东部与东北、中、西部地区间的能源、原材料的需求带与供应带的经济格局。这一经济格局产生了大量的重质长途货流，铁路运输承担了绝大份额，以其不可替代性克服着我国资源分布和工业布局非均衡性对国民经济发展造成的制约。我国少数民族多聚居于国土的周边地区，或是交通难以通达的地区，这极大地限制了少数民族经济发展。我国重点修建的若干条联结少数民族地区与内地的铁路通道，不但沟通了少数民族地区与内地的经济联系，极大地促进了少数民族地区的经济发展，而且成为带动少数民族跃升入现代文明的重要因素之一，加速了少数民族地区的社会进步。我国的铁路在支援国家重点经济建设、增强抵御与救治自然灾害能力、保证国家稳定、加强国防边防、巩固国家的政治统一等方面同样发挥着极为重要的作用。在我国，铁路承担着主要的重点物资、因各种需要而必须紧急调运物资、救灾物资、国防以及国土开发的运输任务，并且高能高效。近年来我国大量农业人口迅速由农业转向其他产业，这是中国由农业社会向工业社会转型的主要标志之

盗窃铁路运输货物犯罪与追诉研究

一，是铁路保证了劳动力的跨区域配置。

作为综合交通运输体系的骨干，我国铁路在国民经济和社会发展中的重要作用，主要体现在完成全国货运总周转量的 51.9% 和客运总周转量的 35%（2004 年），运输的物质都是国民经济发展的关键性物资，对国家经济持续增长和经济安全所起的作用，是其他运输方式所无法替代的。而且，铁路运输具有安全程度高、运输速度快、运输距离长、运输能力大、运输成本低（高速铁路每公里占地 27 亩，4 车道高速公路每公里占地 39 亩，是高速铁路的 1.44 倍，6 车道、8 车道则占地更多，而一条高速铁路相当于 5 条 4 车道高速公路的运输能力）、污染小（铁路的 CO₂ 排放量较之飞机和汽车为最低）、潜能大、不受天气条件影响等优势，是公路、水运、航空、管道运输所无法比拟的。所以，即使是在各种运输系统高速发展、四通八达的今天，即使是在西方发达国家铁路运输地位已日渐衰微渐成夕阳产业的大背景下，铁路在我国运输市场中仍然居于主导地位，铁路仍然是我国国民经济的主动脉。

对铁路货运常识的了解，是准确开展打击防范盗窃铁路运输货物犯罪的基础性工作。

一、我国铁路线路结构及铁路货物运输基本状况

（一）我国的铁路线路结构

截至 2006 年年底，我国铁路营业里程达到 7.7 万公里，位居世界第三位、亚洲第一位。其中国家铁路 6.34 万公里，合资铁路 0.89 万公里，地方铁路 0.47 万公里。全国铁路总延展里程

第一章 铁路货物运输系统概述

达到 15.46 万公里。^① 由京沪、京哈、沿海、京九、京广、大湛、包柳、兰昆“八纵”和京兰（藏）、煤运北、煤运南、陆桥、宁西、沿江、沪昆（成）、西南出海“八横”组成的“八纵八横”铁路运输通道基本形成。一个横贯东西、沟通南北、干支结合的具有相当规模的铁路运输网络已经形成并逐步趋于完善。^②

随着青藏铁路的开通，我国大陆所有省份均有铁路通达。在全国铁路中，复线里程 2.64 万公里，复线率 34.3%；电气化里程 2.44 万公里，电气化铁路比重由 2005 年的 26.7% 提高到 31.7%，增加 5 个百分点。^③ 依照国家铁路的宏观规划，我国铁路分为以下几个大区：

东北经济区：包括东北三省及内蒙古自治区东部，面积 124 万平方公里，是中国能源、钢铁、木材和粮食生产基地。铁路营业里程 13625 公里，占全国铁路营业里程的 19.0%，路网密度 109.9 公里/万平方公里。

环渤海经济区：包括北京、天津、河北、山西、辽宁、山东和内蒙古自治区中部，面积 133.5 万平方公里，是中国经济较发达的地区。其铁路是中国铁路网的中心，大量主要干线经由本区，铁路营业里程 21543 公里，占全国铁路营业里程的 30%，路网密度 161.4 公里/万平方公里，路网布局趋于完善。

长江三角洲及沿长江经济区：包括上海、浙江、江苏、安

① 《中华人民共和国铁道部 2006 年铁道统计公报》，《人民铁道》2007 年 3 月 17 日。

② 《中国铁路路网分布》，转自马丁、岩燕编《中国铁道年鉴（2006）》，www.ztzc.cn。

③ 《中华人民共和国铁道部 2006 年铁道统计公报》，《人民铁道》2007 年 3 月 17 日。

盗窃铁路运输货物犯罪与追诉研究

徽、江西、湖南、湖北、四川和重庆七省二市，面积 148.4 万平方公里，区内长江中下游地区是中国经济最发达的地区之一。铁路营业里程 16294 公里，占全国铁路营业里程的 22.7%，路网密度 109.8 公里/万平方公里。经由本区的铁路除浙赣、襄渝、汉丹、武大、合九等线外，主要为南北向铁路干线，主要通道能力紧张。江苏省陇海以南、京沪以东大片地区没有铁路。浙江省沿海经济较为发达，但由于缺少横向联系，其经济再升级受到影响。

东南沿海经济区：包括福建、广东两省，面积 29.9 万平方公里。该地区地理环境优越，比邻港、澳、台，是中国改革开放的门户，经济发展居全国领先地位。2005 年底已形成京广、京九南段及广深、鹰厦、外福、横南、三茂和广梅汕等干线组成的区域铁路网，营业里程 3462 公里，占全国铁路营业里程的 4.8%，路网密度 115.8 公里/万平方公里。

中部五省经济区：包括安徽、江西、河南、湖南、湖北五省，地处中国腹地，面积 87.1 万平方公里，属经济、交通较发达地区。2005 年底已形成京广、京沪、京九、焦柳 4 条南北运输通道和陇海、浙赣—湘黔、新月—新菏兖、襄渝—汉丹—武大 4 条运输干线组成的“四纵四横”主骨架，铁路营业里程 13329 公里，占全国铁路营业里程的 18.5%，路网密度 153.0 公里/万平方公里，布局趋于完善。

西南及华南部分省区：包括四川、贵州、云南、广西、西藏、海南、重庆七省市及广东部分地区，面积 261 万平方公里，占全国的 27.2%，区内经济不发达地区和贫困地区多。地形的复杂和交通的不便是制约该地区经济发展的重要因素。铁路营业里程 10885 公里，占全国铁路营业里程的 15.1%，路网密度 41.7 公里/万平方公里。本区东部铁路网骨架虽已形成，但线路

第一章 铁路货物运输系统概述

大多为单线。2006年7月1日青藏铁路格拉段开通。

西北经济区：包括甘肃、青海、陕西、宁夏、新疆五省区及内蒙古西部，面积344万平方公里，占全国的36%。该地区经济基础薄弱，属经济不发达地区，交通基础设施比较落后。铁路营业里程9855公里，占全国铁路营业里程的13.7%，路网密度28.6公里/万平方公里，是中国铁路唯一未成网的地区，甚至连骨架都未形成。新疆、青海仍为“一线牵”省区。^①2006年兰州至武威南复线才开通，兰新线武嘉段实现电气化，敦煌铁路投入运营。

据《中国铁道年鉴（2006）》记载，截至2005年年底，我国铁路（不包括合资铁路和地方铁路，以下诸条目皆同）营业线路总延展里程132854.6公里，正线延展里程88561.2公里，营业里程62200公里，正式营业里程57588.6公里，临时营业里程4611.4公里。双线及双线以上线路营业里程24497.2公里，占营业里程62200公里的39.4%；电气化线路营业里程19408.2公里，占营业里程62200公里的31.2%；内燃牵引线路营业里程42791.8公里，占营业里程62200公里的68.8%；调度集中线路营业里程1827.7公里，占营业里程62200公里的2.9%；自动闭塞线路营业里程24148.9公里，半自动闭塞线路营业里程39389.9公里；正线无缝线路营业里程47094.3公里，占正线钢轨比重53.2%；在正线60公斤/米及其以上钢轨占正线钢轨比重73%；正式营业线路营业里程中，准轨56918.3公里，宽轨9.5公里，窄轨660.8公里；重载铁路营业里程8829.7公里，高速铁路营业里程391.1公里，准高速

① 《中国铁路路网分布》，转自马丁、岩燕编《中国铁道年鉴（2006）》，
www.ztzc.cn.cn.

盗窃铁路运输货物犯罪与追诉研究

铁路营业里程 1209.7 公里, 快速铁路营业里程 9930.7 公里。^①

(二) 我国铁路货物运输基本状况

铁路运输主要有两大部分: 旅客运输和货物运输。货物运输即是实现货物由生产地到消费地的空间位置转移, 它把产品的生产者和消费者联系起来, 完成企业间、地区间和国际的社会产品流转, 是实现社会生产、分配、交换和消费的必要条件。铁路货物运输以其安全性能高、运距长、运输能力大、运输成本低、受天气条件制约少等优势, 在我国的货物流通行业中, 仍占据龙头地位。

以 2006 年我国铁路完成运输量为例^②, 即能充分说明铁路在我国经济建设中无可替代的地位:

2006 年我国铁路完成旅客周转量、货物发送量、换算周转量、运输密度位居世界第一, 以占世界铁路 6% 的营业里程, 完成了世界铁路约 1/4 的换算周转量。

全国铁路完成旅客发送量 125656 万人。

全国铁路完成货物发送量 287156 万吨, 完成行包发送量 1129 万吨。

全国铁路煤炭运量再创历史最高水平, 完成 137864 万吨, 全国 368 家直供电厂电煤库存可耗天数一直保持在 14 天以上的合理水平, 基本满足了电力迎峰度夏和冬季用煤高峰的需要; 完成粮食运量 10784 万吨; 完成石油运量 15343 万吨; 完成化肥农药运量 8059 万吨; 完成棉花运量 394 万吨; 完成集装箱运量 6891 万吨; 圆满完成了特运、军运、专运和供港澳地区物资以

① 《中国铁路路网分布》, 转自马丁、岩燕编《中国铁道年鉴(2006)》, www.zizxcn.cn.

② 《中华人民共和国铁道部 2006 年铁道统计公报》, 《人民铁道》2007 年 3 月 17 日。