

## Ангарские локомотивы и дело о взятках: что происходит вокруг «В-Сибпромтранса»

История вокруг АО «В-Сибпромтранс» продолжает раскручиваться и постепенно превращается в один из самых громких железнодорожных скандалов Иркутской области последних лет. Начиналось всё с уголовного дела о взятках за подписи под актами допуска локомотивов к эксплуатации. Теперь же ситуация вышла на новый уровень: в отношении самой компании возбуждено административное дело по статье о незаконном вознаграждении от имени юридического лица.

Об этом сообщают «Региональные известия» со ссылкой на ответ Восточно-Сибирской транспортной прокуратуры. Речь идёт о статье 19.28 КоАП РФ — одной из самых неприятных для бизнеса. Именно по ней обычно привлекают компании, если следствие и прокуратура считают, что незаконное вознаграждение передавалось в интересах организации.

Пока это ещё не решение суда и не признание вины. Материалы только направлены мировому судье судебного участка № 348 Савёловского района Москвы. Однако сам факт возбуждения дела показывает: история с ангарскими локомотивами не закончилась приговором одному человеку, а вопросы у правоохранителей, судя по всему, остались не только к конкретным исполнителям.



Скандал вокруг локомотивов вспыхнул после уголовного дела бывшего инспектора локомотивов Восточно-Сибирской дирекции тяги Андрея Безгубова. Ангарский городской суд признал его виновным сразу по нескольким эпизодам получения взяток. По данным суда, схема работала не один месяц и даже не один год.

год за подписание актов допуска локомотивов к эксплуатации на путях общего пользования без обязательного технического осмотра. Если перевести с сухого юридического языка, получается совсем неприятная картина: техника, которая должна была проходить полноценную проверку, получала разрешение на работу фактически «по договорённости».

Бумаги подписывались, локомотивы выходили на пути, а реальные вопросы к их техническому состоянию могли просто оставаться за скобками. Причём речь идёт не о формальностях и не о мелких бюрократических нарушениях. Железная дорога — это зона повышенной опасности, где даже одна неисправность может привести к серьёзным последствиям.

Безгубову назначили девять лет колонии строгого режима и штраф два миллиона рублей. Но внимание в этой истории привлекло не только наказание инспектора. Согласно официальным сообщениям следственного управления СК по Иркутской области и прокуратуры, люди, передававшие деньги, были освобождены от уголовной ответственности в связи с деятельным раскаянием.

Именно после этого и возник главный вопрос: если конкретные лица избежали уголовного наказания, означает ли это, что сама компания вообще не понесёт никаких последствий? Похоже, ответ оказался отрицательным, потому что теперь история получила продолжение уже в административной плоскости.

Речь идёт именно о привлечении к ответственности юридического лица. Причём это уже не выглядит формальной попыткой «закрыть тему» после громкого уголовного дела. Слишком много параллельных процессов сейчас разворачивается вокруг самих локомотивов и их допуска к эксплуатации.

После уголовного дела транспортная прокуратура начала проверку техники, которая получала допуски. Итоги оказались настолько серьёзными, что Иркутский транспортный прокурор обратился в Ангарский городской суд с требованиями признать недействительными ранее выданные акты допуска и запретить эксплуатацию части локомотивов до устранения нарушений.

И здесь начинается самое печальное. Речь идёт не о каком-то закрытом промышленном участке, а о локомотивах, работающих на путях общего пользования. То есть там, где идут реальные перевозки и где цена ошибки измеряется уже не только деньгами, но и безопасностью движения.

В материалах арбитражных споров всплыли и другие детали. Оказалось, что «В-Сибпромтранс» пытался через суд обязать РЖД не препятствовать выходу тепловозов на инфраструктуру общего пользования. Компания настаивала: акты допуска были выданы, формально их никто не отменял, а значит техника может продолжать работать.

Но суд эту позицию не поддержал. Арбитражный суд Иркутской области отказал в обеспечительных мерах и фактически встал на сторону логики безопасности. В определении суда указывалось, что компания не смогла подтвердить прохождение обязательных ремонтов и доказать отсутствие рисков.



Именно это сейчас выглядит ключевым моментом всей истории. Потому что спор идёт уже не только о коррупции и не только о взятках. Главный вопрос гораздо неприятнее: в каком состоянии находились локомотивы, которые годами выходили на пути после сомнительных допусков?

Есть и другой вопрос, который возникает автоматически. Почему всё это вскрылось только сейчас, если, по версии следствия, схема работала несколько лет? И сколько техники за это время могло получить разрешение на эксплуатацию без полноценной проверки?

История выглядит особенно чувствительной для Ангарска и Иркутской области ещё и потому, что «В-Сибпромтранс» — далеко не маленькая компания. Это один из крупных игроков в промышленной железнодорожной логистике региона. Его техника используется для обслуживания предприятий, связанных в том числе с нефтехимией и промышленными перевозками.

Любые ограничения работы здесь автоматически бьют по производственным цепочкам, контрактам и поставкам. В судебных материалах уже звучали аргументы о возможных убытках предприятия, рисках срыва обязательств и проблемах для сотрудников. Однако в подобных историях всегда возникает конфликт двух логик: экономики и безопасности.

Потому что первоначально всё выглядело как очередное коррупционное дело о «решении вопросов». Но постепенно выясняется, что за взятками могли стоять вполне реальные риски для безопасности движения. И именно поэтому история уже давно перестала быть внутренним спором железнодорожников.

*Ранее на тему:*

**[Скандал вокруг «В-Сибпромтранса», и при чём здесь РЖД](#)**

Автор: Анна Моль © Babr24.com РАССЛЕДОВАНИЯ, ТРАНСПОРТ, СКАНДАЛЫ, ИРКУТСК 66  
13.05.2026, 12:58

URL: <https://babr24.com/?IDE=291838> Bytes: 6348 / 5940 [Версия для печати](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)
- [Джем](#)
- [ВКонтакте](#)
- [Одноклассники](#)

Связаться с редакцией Бабра в Иркутской области:  
[irkbabr24@gmail.com](mailto:irkbabr24@gmail.com)

Автор текста: **Анна Моль**.

## НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24\\_link\\_bot](#)  
Эл.почта: [newsbabr@gmail.com](mailto:newsbabr@gmail.com)

## ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: [bratska.net.net@gmail.com](mailto:bratska.net.net@gmail.com)

## КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь  
Телеграм: [@bur24\\_link\\_bot](#)  
эл.почта: [bur.babr@gmail.com](mailto:bur.babr@gmail.com)

Иркутск: Анастасия Суворова  
Телеграм: [@irk24\\_link\\_bot](#)  
эл.почта: [irkbabr24@gmail.com](mailto:irkbabr24@gmail.com)

Красноярск: Ирина Манская  
Телеграм: [@kras24\\_link\\_bot](#)  
эл.почта: [krasyar.babr@gmail.com](mailto:krasyar.babr@gmail.com)

Новосибирск: Алина Обская  
Телеграм: [@nsk24\\_link\\_bot](#)  
эл.почта: [nsk.babr@gmail.com](mailto:nsk.babr@gmail.com)

Томск: Николай Ушайкин  
Телеграм: [@tomsk24\\_link\\_bot](#)  
эл.почта: [tomsk.babr@gmail.com](mailto:tomsk.babr@gmail.com)

[Прислать свою новость](#)

## ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"  
Телеграм: [@babrobot\\_bot](#)  
эл.почта: [equatoria@gmail.com](mailto:equatoria@gmail.com)

## СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: [babrmarket@gmail.com](mailto:babrmarket@gmail.com)

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)