

Міністерство внутрішніх справ України
Харківський національний університет внутрішніх справ

АЗАРОВ ЄВГЕН ФЕДОРОВИЧ

УДК 343.85

**ЗАПОБІГАННЯ КОРИСЛИВИМ ЗЛОЧИНАМ
НА ПАСАЖИРСЬКОМУ ЗАЛІЗНИЧНОМУ
ТРАНСПОРТІ УКРАЇНИ**

12.00.08 – кримінальне право та кримінологія;
кримінально-виконавче право

Автореферат
дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата юридичних наук

Харків – 2017

Дисертацією є рукопис

Робота виконана у Донецькому юридичному інституті МВС України, Міністерство внутрішніх справ України.

Науковий керівник –

доктор юридичних наук, професор,
Заслужений працівник освіти України
Литвинов Олексій Миколайович,
Харківський національний університет
внутрішніх справ, завідувач кафедри
кримінального права і кримінології
факультету №1.

Офіційні опоненти:

доктор юридичних наук, доцент
Храмцов Олександр Миколайович,
Харківський національний університет
імені В. Н. Каразіна, професор кафедри
кримінально-правових дисциплін
юридичного факультету;

кандидат юридичних наук
Тацій Максим Сергійович.

Захист відбудеться 4 листопада 2017 року о 12.00 годині на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 64.700.03 у Харківському національному університеті внутрішніх справ (61080, м. Харків, пр. Льва Ландау, 27).

З дисертацією можна ознайомитись у бібліотеці Харківського національного університету внутрішніх справ (61080, м. Харків, пр. Льва Ландау, 27).

Автореферат розісланий 27 вересня 2017 року.

**Вчений секретар
спеціалізованої вченої ради**

Д. Ю. Кондратов

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми. Побудова у незалежній і суверенній Україні правової демократичної держави відбувається у складній ситуації. Вона обумовлена передусім наявністю і впливом цілої низки різноманітних об'єктивних та суб'єктивних чинників, в тому числі й зростанням злочинності у всіх її проявах, що викликає посилення соціальної напруги в суспільстві. У такій ситуації на сучасному етапі розбудови нашої держави важливого значення набуває вдосконалення роботи правоохоронних органів, подальше підвищення ефективності і результативності їх роботи на всіх напрямках діяльності, у тому числі і у сфері запобігання корисливим злочинам, які вчиняються на пасажирському залізничному транспорті.

За рівнем суспільної значущості залізничний транспорт займає одне з провідних місць у сфері соціальних функцій, забезпечуючи матеріальну складову комунікативної системи суспільства. Даним видом транспорту користується практично все населення і всі господарюючі суб'єкти. Як інфраструктурна галузь народного господарства, залізничний транспорт об'єднує окремі регіони країни в єдиний політичний і економічний простір. Серед усіх видів транспортних засобів пасажирський залізничний транспорт займає провідне місце не тільки за обсягом перевезень, але й за надійністю та універсальністю обслуговування економіки держави і населення.

Водночас, глибока системна криза, що охопила на початку 90-х років ХХ ст. всі сфери життєдіяльності українського суспільства, зумовила істотну деформацію тих суспільних відносин, що охороняються правом, зокрема у транспортному комплексі країни. Занепад моральних основ, недостатньо розвинена правосвідомість, криміналізація суспільних відносин і правовий нігілізм, що набули тотального характеру, певною мірою сприяли зростанню злочинності на залізничному транспорті. Здійснені у цей період структурно-економічні й інституційні перетворення не тільки не принесли позитивні результати, але й багато у чому привели до руйнівних наслідків. Негативним віддзеркаленням вказаних явищ стало зниження до критичної відмітки розвитку галузі, як наслідок недбалого державного управління залізничним транспортом, ліквідація міліції (поліції) на транспорті та, як наслідок, зростання специфічного виду злочинності, яка видозмінилася й набула яскраво вираженої корисливої спрямованості.

У сучасних умовах корислива злочинність являє собою зону особливої складності в частині контролю за нею з боку правоохоронних органів, про що свідчить стан та динаміка злочинності у цій сфері. Тенденція зростання цих посягань відновилася після зниження у 2015 р. (–7 %). У 2016 р. було обліковано 362213 таких діянь, що на 16,3 % більше показника попереднього року і становить 64,1 % всіх злочинів, вчинених в країні. Загальне зростання злочинності в країні відбулося в основному за рахунок збільшення числа злочинів цієї категорії. Суттєво зросла кількість найбільш розповсюдженого виду таких злочинів – крадіжок. У 2016 р. їх кількість зросла на 20,7 % і становила 273756, що склало 48,4 % облікованих злочинів і понад $\frac{3}{4}$ всіх посягань на власність. У пасажирських потягах здійснюється до однієї третини всіх злочинів на залізничному транспорті: 63 % – у

потягах дальнього сполучення, 36 % – у місцевих і приміських потягах, 1 % – у міжнародних потягах.

Важливість розгляду питань запобігання корисливим злочинам на пасажирському залізничному транспорті та його якісного нормативно-правового регулювання обумовлюється необхідністю більш повного врахування аспектів, які пов'язані, по-перше, із специфікою пасажирського залізничного транспорту та відносин, що виникають у процесі транспортування; по-друге, характерними рисами корисливих злочинів, що вчиняються на пасажирському залізничному транспорті; по-третє, самим змістом запобігання злочинам і його місцем в системі правоохоронної діяльності компетентних органів.

У правовій літературі різними аспектами, що стосуються проблем запобігання корисливій злочинності, приділяли увагу вітчизняні та зарубіжні науковці: Ю. М. Антонян, М. М. Бабаєв, О. М. Бандурка, Ю. В. Баулін, Б. М. Головкін, В. В. Голіна, В. Я. Горбачевський, В. К. Грищук, І. М. Даньшин, О. М. Джужа, Т. А. Денисова, А. І. Долгова, В. М. Дрьомін, А. П. Закалюк, А. Ф. Зелінський, І. І. Карпець, О. Г. Колб, М. Й. Коржанський, О. М. Костенко, В. В. Кузнєцов, В. М. Кудрявцев, І. П. Лановенко, О. М. Литвинов, В. В. Лунєєв, П. С. Матишевський, П. П. Михайленко, В. О. Навроцький, Д. В. Рівман, А. В. Савченко, В. Я. Тацій, В. П. Тихий, В. О. Туляков, І. К. Туркевич, В. І. Шакур, Ю. В. Шаргородський та ін. Безпосередньо проблемам запобігання злочинам на залізничному транспорті присвятили свої праці: М. М. Баранов, С. І. Вінокуров, А. П. Гаврилишин, Є. О. Єрмаков, С. В. Косих, Є. О. Краєнський, Г. О. Кушнір, А. В. Мілашевич, С. В. Продайко, О. О. Юхно, С. В. Якимова, Х. П. Ярмачі.

Праці згаданих авторів мають важливе наукове і практичне значення. Проте в них не приділялося достатньо уваги аналізу корисливих злочинів на пасажирському залізничному транспорті як соціального феномена, а також комплексному дослідженню питань запобігання злочинам цієї категорії. Водночас, розроблення і запровадження ефективних заходів запобігання корисливим злочинам на пасажирському залізничному транспорті є необхідними умовами забезпечення нормального функціонування і розвитку сучасної транспортної інфраструктури, а отже, потребують належного наукового забезпечення. Зазначені обставини й зумовили актуальність та вибір теми дисертації.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Робота виконана на кафедрі кримінально-правових дисциплін та судових експертиз Донецького юридичного інституту МВС України відповідно до: Національної стратегії у сфері прав людини, затвердженої Указом Президента України від 25.08.2015 р. № 501/2015; Пріоритетних напрямів розвитку правової науки на 2016–2020 рр., затверджених Постановою загальних зборів Національної академії правових наук України від 03.03.2016 р.; Переліку пріоритетних напрямів наукового забезпечення діяльності органів внутрішніх справ України на період 2015–2019 рр. (пп. 3.5, 6.15, 8.13), затвердженого наказом МВС України від 16.03.2015 р. № 275; Координаційного плану наукових досліджень з проблем кримінології на 2016 р., затвердженого на засіданні Координаційного бюро з проблем кримінології НАПрН України у березні 2016 р. (п. 4 розділу 12^а «Насильницькі злочини»). Обрана тема також відповідає тематиці наукових досліджень кафедри кримінально-правових

дисциплін та судових експертиз Донецького юридичного інституту МВС України «Організаційно-правове та тактичне забезпечення діяльності підрозділів Національної поліції України» (0115U007085).

Тема дисертації в остаточній редакції затверджена Вченою радою Донецького юридичного інституту МВС України 30 листопада 2016 року (протокол № 3).

Мета і задачі дослідження. *Метою* роботи є теоретична розробка науково обґрунтованих рекомендацій, спрямованих на удосконалення системи запобігання корисливим злочинам на пасажирському залізничному транспорті.

Для досягнення зазначеної мети необхідно вирішити такі *задачі*:

- з'ясувати стан дослідження проблем, пов'язаних з корисливою злочинністю на залізничному транспорті;
- надати кримінально-правову характеристику корисливих злочинів на пасажирському залізничному транспорті;
- охарактеризувати сучасний стан і тенденції зміни зазначеної категорії злочинів;
- здійснити кримінологічну характеристику особи, яка вчиняє корисливі злочини на пасажирському залізничному транспорті;
- визначити віктимологічні аспекти корисливої злочинності на пасажирському залізничному транспорті;
- встановити детермінанти вчинення злочинів на пасажирському залізничному транспорті;
- запропонувати напрями загальносоціального запобігання корисливим злочинам на пасажирському залізничному транспорті України;
- сформулювати зміст спеціально-кримінологічного та індивідуального запобігання корисливим злочинам на пасажирському залізничному транспорті України з урахуванням вивченого зарубіжного досвіду;
- обґрунтувати основні напрями організації інформаційного забезпечення запобігання корисливим злочинам на пасажирському залізничному транспорті;
- розробити науково обґрунтовані заходи з удосконалення запобігання корисливим злочинам на пасажирському залізничному транспорті України.

Об'єкт дослідження – суспільні відносини, що виникають з приводу протидії корисливим злочинам на пасажирському залізничному транспорті кримінально-правовими та кримінологічними засобами.

Предмет дослідження – запобігання корисливим злочинам на пасажирському залізничному транспорті України.

Методи дослідження репрезентовано системою загальнонаукових і спеціально-наукових методів, які обрано відповідно до теми наукової розробки. Методологічну основу дисертації становить діалектичний метод наукового пізнання соціально-правових явищ у їх суперечностях, розвитку та змінах, що дає можливість об'єктивно оцінити сучасний стан запобігання корисливим злочинам на пасажирському залізничному транспорті України. Історико-правовий метод використано для визначення ступеня розроблення обраної тематики дослідження (підрозділ 1.1); логіко-семантичний – для проведення проблемного вивчення категорійно-понятійного апарату (підрозділи 1.2, 1.3, 2.1, 3.1, 3.2), а також формулювання авторських визначень окремих понять (підрозділи 1.2, 1.4);

системно-структурний – дозволив розглянути низку корисливих злочинів, які вчиняються на пасажирському залізничному транспорті, а також сприяв розробці критеріїв класифікації та комплексу заходів запобігання (підрозділи 2.1–2.3, 3.1); метод порівняльно-правового аналізу юридичних норм та практики їх застосування використано під час аналізу правових засад взаємодії окремих правоохоронних органів та їх підрозділів (підрозділи 2.2, 3.2); догматичний – для розроблення науково обґрунтованих напрямів удосконалення правового механізму запобігання корисливим злочинам на пасажирському залізничному транспорті України (підрозділи 3.2, 3.3); структурно-функціональний – для забезпечення комплексного дослідження проблем, що визначені як його задачі (у всіх підрозділах дисертації); статистичний – для здійснення аналізу емпіричних даних та при обробці відомостей щодо запобігання корисливим злочинам на пасажирському залізничному транспорті України (підрозділи 1.2, 1.3, 1.4, 3.2); соціологічний – для проведення опитування визначених у цьому дослідженні респондентів (підрозділи 1.2, 1.3, 3.1).

Емпіричну базу дослідження становлять результати вивчення та аналізу: 220 кримінальних проваджень (справ) про корисливі злочини, вчинені на пасажирському залізничному транспорті, що були розглянуті у 2011–2016 рр. судами Вінницької, Дніпропетровської, Київської, Львівської, Одеської, Харківської областей; анкетування 168 працівників Департаменту карного розшуку Національної поліції України; статистичних відомостей щодо стану злочинності в Україні за період 2006–2016 рр. (зокрема, Державної служби статистики України, Державної судової адміністрації України, Генеральної прокуратури України, Міністерства внутрішніх справ України).

Наукова новизна одержаних результатів одержаних результатів полягає в тому, що дисертація є одним з перших комплексних монографічних досліджень, присвячених питанням запобігання корисливим злочинам на пасажирському залізничному транспорті України. Сформульовані положення і рекомендації надали можливість отримати систему теоретичних поглядів на стан, тенденції і перспективи розвитку цього напрямку запобігання злочинам та запропонувати конкретні шляхи їх реалізації в законотворчому процесі та практичній діяльності правоохоронних органів України. У дисертації обґрунтовано низку нових концептуальних положень, висновків і рекомендацій, що мають важливе теоретичне та практичне значення, зокрема:

вперше:

- запропоновано принципово нову наукову основу та насичено новою аргументацією оцінку соціально-економічних та кримінологічних особливостей функціонування пасажирського залізничного транспорту, які повинні враховуватися при запобіганні злочинам корисливої спрямованості;

- визначено сучасний стан корисливої злочинності на залізничному транспорті України з урахуванням негативних тенденцій у динаміці, географії та кількісно-якісних змін у структурі загальної злочинності, що мають місце з 2013 р. та продовжуються донині, а також подій на Сході нашої держави й анексії Криму;

- обґрунтовано необхідність створення у структурі Національної поліції України (далі – НП України) органів транспортної превенції у складі Департаменту

превентивної діяльності, основним завданням яких є запобігання злочинності на залізничному транспорті;

удосконалено:

- поняття інформації по забезпеченню запобігання корисливим злочинам на пасажирському залізничному транспорті як різновиду загальносоціальної інформації, що має специфічний зміст (обумовлений її призначенням) та спеціальних суб'єктів її виявлення, накопичення, обробки, систематизації, аналізу та використання;

- положення щодо напрямів взаємодії слідчого та оперативних працівників у запобіганні корисливим злочинам на пасажирському залізничному транспорті, зокрема під час: 1) оперативно-розшукової профілактики злочинів (усунення, нейтралізація причин та умов, обставин і факторів стосовно імовірного злочинця); 2) оперативно-розшукового запобігання злочинам (виявлення осіб, дії яких свідчать про протиправну спрямованість і можуть перерости у злочинні); 3) оперативно-розшукового припинення злочинів на стадіях готування та замаху;

- положення щодо заходів, які спрямовано на підвищення ефективності діяльності суб'єктів із запобігання корисливій злочинності на залізничному транспорті, що здійснюються на загальносоціальному, спеціально-кримінологічному та індивідуальному рівнях;

- систему аргументів щодо висновку про те, що з урахуванням ступеня пріоритетності та специфіки функціональних проявів одним із основних завдань для органів Національної поліції є запобігання злочинам, у тому числі й корисливій спрямованості, що зумовило подальше визначення напрямів діяльності НП України щодо запобігання корисливим злочинам на пасажирському залізничному транспорті;

дістало подальший розвиток:

- наукове знання щодо специфіки індивідуальної запобіжної діяльності даного виду, що містить цілеспрямований з урахуванням психолого-педагогічних вимог вплив на свідомість, почуття та волю індивіда з числа осіб, які виявляють готовність до вчинення корисливих злочинів, і здійснюється правоохоронними органами (зокрема підрозділами карного розшуку та органами превентивної діяльності НП України) з метою усунення, нейтралізації, блокування наявних негативних якостей, що сприяють корисливій мотивації злочинної поведінки, а також її реалізації на об'єктах залізничного транспорту;

- визначення комплексу причин та умов, що сприяють вчиненню корисливих злочинів, зокрема на залізничному транспорті, дослідження механізму їх дії, внаслідок чого виділено наступні види обставин, що детермінують вчинення саме цих кримінально-караних діянь: 1) недоліки в організації пасажирських перевезень і обслуговуванні пасажирів; 2) неправильна, а в окремих випадках неправомірна поведінка пасажирів (віктимна поведінка); 3) недоліки в діяльності правоохоронних органів на транспорті;

- характеристика поведінки потерпілого як зовнішнього чинника, що має істотний вплив у механізмі вчинення корисливих злочинів на пасажирському залізничному транспорті, в контексті так званої інверсії ролей, відносин між співпотерпілими, потерпілими та свідками, що можуть відбуватись в умовах

очевидності або не очевидності, бути усвідомленими або не усвідомленими, стійкими або випадковими, відкритими чи прихованими.

Практичне значення одержаних результатів полягає в тому, що вони можуть бути використані і вже використовуються:

- у науково-дослідній сфері – для подальшого дослідження кримінально-правових та кримінологічних засад запобігання корисливим злочинам на пасажирському залізничному транспорті (акт впровадження результатів дисертаційного дослідження у наукову діяльність Кримінологічної асоціації України від 25 квітня 2017 р.);

- у правотворчості – з метою удосконалення правових норм, спрямованих на запобігання корисливим злочинам на пасажирському залізничному транспорті;

- у правозастосовній діяльності – для розробки заходів запобігання корисливим злочинам на пасажирському залізничному транспорті;

- у освітньому процесі – для вдосконалення навчально-методичного забезпечення викладання дисциплін «Кримінологія», «Аналіз та прогнозування злочинності» і споріднених спецкурсів, при підготовці підручників, навчальних посібників (акт впровадження результатів дисертаційного дослідження у навчальний процес Харківського національного університету внутрішніх справ від 12 травня 2017 р.).

Апробація результатів дисертації. Основні положення і висновки дисертації обговорювались на засіданнях кафедри кримінально-правових дисциплін та судових експертиз Донецького юридичного інституту МВС України, а також були оприлюднені на трьох міжнародних і всеукраїнських науково-практичних конференціях, зокрема: «Актуальні питання правової теорії та юридичної практики» (Одеса, 12–13 серпня 2016 р.), «Актуальні проблеми реформування системи законодавства України» (Запоріжжя, 27–28 січня 2017 р.), «Юридичні наукові дискусії як фактор сталого розвитку правової доктрини та законодавства» (Київ, 7–8 квітня 2017 р.).

Публікації. Основні положення дисертації викладено у восьми наукових працях, у тому числі чотирьох наукових статтях, опублікованих у наукових виданнях України, визнаних фаховими з юридичних наук, одній статті, опублікованій у науковому виданні іноземної держави, та трьох тезах наукових доповідей.

Структура та обсяг дисертації. Робота складається зі вступу, трьох розділів, що містять десять підрозділів, висновків, списку використаних джерел (210 найменувань на 20 сторінках) та 6 додатків на 31 сторінці. Повний обсяг дисертації становить 243 сторінки, з них обсяг основного тексту – 180 сторінок.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ РОБОТИ

У **вступі** обґрунтовано актуальність обраної теми дисертації; зазначено зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами; визначено мету, задачі, об'єкт, предмет, методи дослідження; розкрито наукову новизну, теоретичне та практичне значення одержаних результатів, надано відомості щодо шляхів і форм їх

упровадження та апробації; наведено характеристику публікацій дисертанта, у яких відображено основні положення дисертаційної роботи.

Розділ 1 «Кримінально-правова та кримінологічна характеристика корисливих злочинів, які вчиняються на пасажирському залізничному транспорті» складається з чотирьох підрозділів.

У підрозділі 1.1 *«Стан наукового дослідження та кримінально-правова характеристика корисливих злочинів, що вчиняються на пасажирському залізничному транспорті»* з'ясовано, що рівень наукової розробленості проблематики є недостатнім, ґрунтовного дослідження потребують питання запобігання злочинам на пасажирському залізничному транспорті.

Родовим і безпосереднім об'єктом корисливих злочинів, що вчиняються на пасажирському залізничному транспорті виступають врегульовані законом суспільні відносини власності, передусім відносини щодо володіння, користування та розпорядження майном. Їх предмет – майно (речі матеріального світу, яким притаманні специфічні ознаки фізичного, економічного та юридичного характеру). При вивченні зовнішніх ознак, що складають об'єктивну сторону цих злочинів, автор звернув увагу на способи їх вчинення (таємно, відкрито, шляхом насильства чи погроз, шляхом обману тощо). При аналізі суб'єктивної сторони значна увага приділена мотивам злочинів. Встановлено, що у більшості випадків у цих злочинах мотив та мета, як правило, збігаються. За результатами вивчення кримінальних проваджень (справ), у 33 % випадків злочинці попередньо готувались до вчинення злочину. Здійснено класифікацію корисливих злочинів на пасажирському залізничному транспорті за ступенем ймовірності корисливого мотиву: 1) злочини, в яких корисливий мотив є обов'язковою ознакою суб'єктивної сторони (ст.ст. 185–187, 189, 190, 191, 364 КК України); 2) злочини, в яких мотив є факультативною ознакою суб'єктивної сторони (ст. ст. 199, 201, 225, 305, 307 КК України).

Підрозділ 1.2 *«Стан, динаміка та структура корисливих злочинів, які вчиняються на пасажирському залізничному транспорті»* присвячений вивченню рівня, структури, динаміки і географії зазначених злочинів. Автором встановлено, що хоча питома вага злочинів на залізничному транспорті не є дуже великою (2,7 % від загальної злочинності в Україні), дана категорія злочинів характеризується підвищеною суспільною небезпечністю. До найбільш поширених злочинів, що вчиняються на пасажирському залізничному транспорті належать крадіжки особистого майна пасажирів; злочини, пов'язані з незаконним обігом наркотичних засобів, зброї, боєприпасів і вибухових речовин. Крім того, в поїздах вчиняються й інші злочини: шахрайства, хуліганства, вбивства, умисні тяжкі тілесні ушкодження та ін. Найбільша кількість кримінальних правопорушень вноситься до Єдиного реєстру досудових розслідувань (далі – ЄРДР) на Придніпровській і Південно-Західній залізницях, найменше – на Львівській залізниці. Матеріали дослідження свідчать, що злочинці усе активніше прагнуть до об'єднання у групи (у 2016 році внесено 3107 кримінальних правопорушень до ЄРДР). Результати проведеного дослідження показують, що 38 % крадіжок вчиняється з 2 до 6 годин, 14 % – з 6 до 10 годин, з 10 до 18 – 10 %, 16 % – з 18 до 22 і 22 % з 22 до 2 годин. Щодо пори року, то найбільша кількість крадіжок приходить на період сезонних літніх перевезень: кінець травня – початок вересня. Активність злочинців пояснюється

різким збільшенням пасажиропотоку і введенням додаткових потягів. У сфері приміського сполучення кількість крадіжок зростає у передвихідні та передсвяткові, а також у вихідні і святкові дні.

Підрозділ 1.3 «Особа злочинця та його жертва» присвячений вивченню особи злочинця, який вчинив корисливий злочин на пасажирському залізничному транспорті, та його жертві. Проведене дослідження показало, що серед осіб, які вчинили злочини на залізниці, значну кількість складають чоловіки – 88 %, причому з них 94 % вчинили корисливий злочин у стані сп'яніння. Із кількості жінок, що були притягнуті до кримінальної відповідальності за корисливі злочини, більшість (84 %) вчинили крадіжки майна. Основну групу осіб, які вчинили злочини на залізниці, складають особи без основного місця проживання і роботи (30 %), учні середніх шкіл, професійно-технічних училищ (12 %), «зłodії-гастролери» (35 %) і частина осіб, що мають судимість (35 %).

Характеризуючи вік злочинців, що притягалися до кримінальної відповідальності за вчинення корисливих злочинів на пасажирському залізничному транспорті слід відзначити, що серед них більша частина осіб від 30 років і старше – 44,2 %. Особами у віці від 18 до 20 років було вчинено 42,8 % крадіжок, а у віці від 14 до 17 років – 13 %. Серед осіб, що вчинили злочини на залізничному транспорті спостерігається високий рівень рецидиву злочинів (36 %). У більшості випадків (92 %) винні раніше відбували покарання у виді позбавлення волі. Рівень спеціального рецидиву серед зазначеної категорії злочинців складає 17–19 %.

Понад чверть потерпілих від крадіжок на транспорті знаходилися в нетверезому стані, біля половини крадіжок вчинені після спільного вживання спиртних напоїв потерпілим та злочинцем. В залежності від особистісних характеристик, що ведуть до віктимної активності, в роботі виділяються наступні види жертв злочину на пасажирському залізничному транспорті: 1) імпульсивні; 2) добровільні; 3) рецидивні; 4) агресивні; 5) провокаційні. Автором запропоновано визначення поняття жертви корисливого злочину на залізничному транспорті. Це людина (спільнота людей у будь-якій формі їх інтеграції), якій злочином заподіяна фізична, майнова або моральна шкода, на пасажирському залізничному транспорті незалежно від того, чи визнано її у встановленому законом порядку потерпілим або чи таким вона сама себе вважає.

Підрозділ 1.4 «Особливості детермінації корисливих злочинів на пасажирському залізничному транспорті» логічно завершується вивченням причин і умов вчинення злочинів. Серед них автор в першу чергу виділяє економічні чинники, які детермінують вчинення корисливих злочинів на пасажирському залізничному транспорті, – це спад суспільного виробництва і збільшення безробіття, яке набуло в Україні загрозливого стану; майнове розшарування та маргіналізація населення; проведення АТО. Враховуючи специфіку корисливих злочинів на пасажирському залізничному транспорті автором виділяються обставини, які детермінують вчинення саме даних кримінально-караних діянь: 1) недоліки в організації пасажирських перевезень і обслуговуванні пасажирів, що створюють сприятливі умови для кримінальних правопорушень і зовсім не впливають на динаміку корисливих злочинів; 2) неправильна, а в окремих випадках

неправомірною поведінкою пасажирів (віктимна поведінка); 3) недоліки в діяльності правоохоронних органів (ліквідація транспортної міліції тощо).

Розділ 2 «Запобігання корисливим злочинам на пасажирському залізничному транспорті» складається з двох підрозділів.

У підрозділі 2.1 *«Загальносоціальні заходи запобігання корисливим злочинам на пасажирському залізничному транспорті»* розглядаються загальносоціальні заходи запобігання корисливих злочинів, які вчиняються на пасажирському залізничному транспорті. Доводиться, що з метою удосконалення діяльності транспорту, в тому числі залізничного, необхідно: 1) покращити державне регулювання діяльності транспорту шляхом забезпечення балансу загальнодержавних і корпоративних інтересів; 2) удосконалити управління транспортною системою шляхом розмежування виробничих і регулятивно-контрольних функцій; 3) реформувати перевезення на пасажирському залізничному транспорті шляхом приватного обслуговування; 4) активізувати інтеграцію транспортного комплексу України в європейську та світову транспортні системи; 5) покращити науково-технічну політику в сфері транспорту, яка б забезпечила вихід вітчизняного транспорту на світовий рівень за технічними параметрами й якістю надання послуг.

Підрозділ 2.2 *«Спеціально-кримінологічні заходи запобігання корисливим злочинам на пасажирському залізничному транспорті»* присвячений розробці системи запобігання корисливим злочинам на пасажирському залізничному транспорті, а також недопущення їх вчинення на різних стадіях злочинної поведінки. Автором розроблено та запропоновані такі спеціально-кримінологічні заходи запобігання даним злочинам: 1) організаційні заходи загального характеру: виявлення криміногенних факторів, що сприяють вчиненню злочинів; 2) організаційно-технічні заходи: покращення матеріально-технічного забезпечення підрозділів НП України і громадських формувань, матеріальне стимулювання їх роботи, забезпечення швидкого проходження інформації за схемою «пасажир-поліція»; 3) спеціальні заходи, що спрямовані безпосередньо на криміногенне середовище.

У підрозділі 2.3 *«Індивідуально-профілактичні заходи запобігання корисливим злочинам, що вчиняються на пасажирському залізничному транспорті»* автором наголошено, що метою індивідуального запобігання корисливим злочинам на пасажирському залізничному транспорті є позитивна корекція особистості, що тягне зміни її поведінки від антигромадської до лояльної та прийнятної суспільством.

Визначено прогностично значимі ознаки для здійснення індивідуального кримінологічного прогнозування поведінки: 1) соціально-економічна і кримінологічна обстановка в регіоні проживання досліджуваного, соціально-демографічні ознаки, морально-психологічні, правові та ін. Автором розроблено індивідуально-профілактичні заходи щодо недопущення чи послаблення формування корисливої мотивації злочинної поведінки особи.

Розділ 3 «Організація діяльності Національної поліції України щодо запобігання корисливим злочинам на пасажирському залізничному транспорті» містить три підрозділи.

Підрозділ 3.1. «Інформаційне забезпечення запобігання корисливим злочинам на пасажирському залізничному транспорті» присвячений аналізу системи інформаційного забезпечення запобігання корисливих злочинів на пасажирському залізничному транспорті. Визначено, що одним із напрямів діяльності НП України є аналітична розвідка, яка передбачає вивчення матеріалів прихованого спостереження, оперативних установок, повідомлень негласних співробітників, даних перехоплення з різних каналів зв'язку, а також аналіз повідомлень, публікацій і виступів у засобах масової інформації, статистичних даних, що містяться в державних і недержавних автоматизованих банках даних та інформаційних системах. Автором запропоновано створення Єдиного інформаційного центру з питань запобігання злочинам, основним завданням якого може бути одержання, використання, поширення, зберігання та захист інформації, необхідної для належної взаємодії правоохоронних органів у сфері запобігання корисливим злочинам на пасажирському залізничному транспорті.

У підрозділі 3.2. «Взаємодія органів досудового розслідування з оперативними підрозділами у запобіганні корисливим злочинам, що вчиняються на пасажирському залізничному транспорті» звернуто увагу на те, що відсутність у КПК України нормативно визначеного обов'язку слідчого встановлювати причини та умови, що сприяли вчиненню кримінального правопорушення, зводить до мінімуму функцію слідчого здійснювати запобігання злочинам, що призвело до зростання рівня злочинності, зокрема на пасажирському залізничному транспорті.

Виділено головні кримінальні процесуальні (взаємодія при надходженні заяв і повідомлень про кримінальні правопорушення та реагуванні на них) та непроцесуальні (взаємний обмін інформацією) форми взаємодії органів досудового розслідування з оперативними підрозділами при запобіганні злочинам на пасажирському залізничному транспорті.

У підрозділі 3.3. «Удосконалення заходів запобігання корисливим злочинам, що вчиняються на пасажирському залізничному транспорті» зазначається, що головним напрямом удосконалення заходів запобігання корисливим злочинам, що вчиняються на пасажирському залізничному транспорті, є створення (відновлення) транспортної поліції за лінійним принципом із запропонованими авторськими організаційними змінами.

Автором розроблені та запропоновані типові заходи, спрямовані на підвищення ефективності діяльності суб'єктів із запобігання корисливій злочинності на залізничному транспорті: 1) запровадження дієвої організаційної взаємодії слідчих та оперативних працівників підрозділів НП України; 2) обов'язкове забезпечення супроводження усіх пасажирських та приміських поїздів нарядами НП України; 3) залучення до співпраці з правоохоронними органами працівників залізничного транспорту у запобіганні корисливим проявам на відповідних об'єктах залізничного транспорту 4) впровадження в усіх органах НП України інформаційного програмного забезпечення для збору, обробки та доступу до інформації про осіб, що схильні до вчинення корисливих посягань. Однією із технологій, яка дозволяє із високим коефіцієнтом ймовірності виявити осіб, схильних до вчинення протиправних дій, є «профайлінг» – сукупність психологічних методів і методик оцінки та прогнозування поведінки людини на

основі аналізу найбільш інформативних власних ознак, характеристик зовнішності, невербального і вербального стилів поведінки.

ВИСНОВКИ

У дисертації здійснено узагальнення і запропоновано нове вирішення наукового завдання, що полягає у виявленні та вирішенні комплексу теоретичних і практичних проблем, пов'язаних із запобіганням корисливим злочинам на пасажирському залізничному транспорті в Україні. На основі аналізу наукової літератури, вивчення і узагальнення практики стало можливим сформулювати такі основні теоретичні та практичні висновки:

1. Аналіз корисливої злочинності на залізничному пасажирському транспорті дозволяє зробити висновок про різноманітність та різнорідність цих злочинних посягань. Основним критерієм виділення таких злочинів у окрему групу є мотив (корисливий) і місце вчинення злочину (залізничний пасажирський транспорт). Але такі критерії не дозволяють зрозуміти природу окремих груп злочинів, які входять до вказаної системи. Пропонується така їх класифікація:

У залежності від способу вчинення злочину: 1) заволодіння майном шляхом викрадення (крадіжка, грабіж, розбій, окремі форми вимагання та заволодіння майном шляхом привласнення чи розтрати); 2) заволодіння майном без ознак викрадення (заподіяння майнової шкоди шляхом обману або зловживання довірою та бандитизм); 3) інші корисливі злочини (контрабанда, контрабанда наркотичних засобів, психотропних речовин, їх аналогів чи прекурсорів, підробка грошей та документів, зловживання владою або службовим становищем). Серед корисливих злочинів, що вчиняються на пасажирському залізничному транспорті, переважну більшість становлять крадіжки та грабежі особистого майна пасажирів, а також шахрайство – заволодіння приватним майном або придбання права на майно шляхом обману чи зловживанням довірою. В більшості випадків серед корисливих злочинів, що вчиняються на пасажирському залізничному транспорті, мотив та мета збігаються, за умови, коли вчинення злочину відбувається за заздалегідь розробленим планом. Предметом викрадення найчастіше стають: гроші, гаманці, годинники, мобільні телефони, іноді – верхній одяг, взуття. Не визнаються предметом таких злочинів (принаймні, закінчених) жетони камери схову, гардеробні номери тощо, а також різноманітні квитанції, чеки, інші документи, які самі по собі не мають вартості, а лише надають право на одержання майна. Це ж стосується і документів на проїзд залізничним транспортом, які можуть бути використані за призначенням лише після додаткового оформлення.

2. За офіційними даними на залізницях України щорічно реєструється приблизно 17 тис. кримінальних правопорушень, третина з яких – тяжкі й особливо тяжкі. На тлі щорічного незначного зменшення кількості злочинів на об'єктах залізничного транспорту України, що спостерігалось у 2011–2015 рр. (2011 р. – 13852, 2012 р. – 13336, 2013 р. – 13143, 2014 р. – 12916, 2015 р. – 12900), постійно зменшується кількість розкритих злочинів (2011 р. – 12211, 2012 р. – 12190, 2013 р. – 12107, 2014 р. – 11100, 2015 р. – 11152) з відповідним збільшенням частки нерозкритих злочинів (2011 р. – 1599, 2012 р. – 1627, 2013 р. – 1643, 2014 р. – 2006,

2015 р. – 2158). Підсумки роботи НП України свідчать про зростання у 2016 р. кількості фактів зареєстрованих кримінальних правопорушень – 17078, та ще помітнішого зменшення кількості розкритих злочинів – 10688 (4,2 %), а також зростання частки нерозкритих злочинів до 2874 (33,2 %).

Матеріали дослідження свідчать, що злочинці все частіше та активніше прагнуть до об'єднання у групи (питома вага групових кримінальних правопорушень більше 75 %). У переважній більшості випадків ці групи носили стійкий кримінальний характер та створювалися за попередньою змовою для вчинення злочинів. Майже третина злочинних груп, які вчиняли корисливі злочини на залізничному пасажирському транспорті, складалася лише із повнолітніх, але більше 35 % злочинних груп за своїм складом учасників були змішані, тобто серед них були як повнолітні, так і неповнолітні.

3. Проведений аналіз результатів кримінологічного дослідження підтвердив, що переважну більшість корисливих злочинів на пасажирському залізничному транспорті вчиняють чоловіки. Основна їх частина мають вік від 18 до 29 років, проте у 20 % випадків злочинець мав вік 14–18 років. Відносно високий віковий рівень злочинців можна пояснити тим, що більша частина злочинів на пасажирському залізничному транспорті вчиняються особами без постійного місця проживання, що ніде не працюють і не навчаються.

Особа, яка стала жертвою корисливого злочину на залізничному пасажирському транспорті визначається сукупністю її прав і обов'язків, відношеннями з іншими особами, втягнутими в орбіту злочинної діяльності. Позиція жертви на залізниці – це особливості відносин між «співпотерпілими» і третіми особами або свідками злочину і між жертвою і злочинцем. Роль жертви на залізничному транспорті – суттєвий фактор у вчиненні злочину. Її поведінка може так вплинути на розвиток конфлікту, що перетворить її з об'єкта злочину у його суб'єкт (так звана інверсія жертви). З точки зору теорії ролей жертви злочину на пасажирському залізничному транспорті можуть бути такі, що усвідомлюють чи не усвідомлюють своє становище; стійкими (які неодноразово зазнають нападів) та випадковими (коли особа була об'єктом одноразового злочинного посягання). Роль потерпілого може бути також відкритою чи прихованою. Доведено, що відкрито-провокуюча роль потерпілого у генезисі злочину, як правило, призводить до його реального вчинення.

4. Враховуючи специфіку корисливих злочинів на пасажирському залізничному транспорті було виділено такі види обставин, що детермінують вчинення саме даних кримінально-караних діянь: 1) недоліки в організації пасажирських перевезень і обслуговуванні пасажирів; 2) неправильна, а в окремих випадках неправомірна поведінка пасажирів (віктимна поведінка); 3) недоліки в діяльності правоохоронних органів на транспорті.

Головними детермінантами корисливих злочинів, які в сучасних умовах найбільш негативно впливають на функціонування та розвиток пасажирського залізничного транспорту, є: недостатня пристосованість пасажирського залізничного транспорту до ведення господарства в ринкових умовах; недоліки в організації процесу перевезень; недосконалість нормативно-правової бази, що регулює залізничні пасажирські перевезення; впровадження недостатньо апробованого

досвіду запобігання правопорушенням на пасажирському залізничному транспорті; низький рівень дисципліни суб'єктів транспортних правовідносин; прорахунки у правовому вихованні працівників залізниці на залізничному транспорті; відсутність взаємодії між суб'єктами запобігання корисливим посяганням на пасажирському залізничному транспорті; відсутність спеціального суб'єкта – підрозділу запобігання кримінальним правопорушенням на транспорті.

5. Визначено, що запобігання корисливим злочинам на пасажирському залізничному транспорті передбачає здійснення комплексних загальносоціальних заходів, спрямованих на поступову ліквідацію наслідків негативних кризових явищ і процесів, що детермінують дезорганізацію суспільства. Зокрема, такі заходи передбачають проведення послідовної, продуманої і зваженої соціальної політики, а також комплекс правових, соціально-економічних, культурно-виховних, організаційно-управлінських, методичних та інших заходів довгострокового характеру, спрямованих на удосконалення суспільних відносин, поліпшення рівня та якості життя громадян, зміцнення інституту сім'ї як основи суспільства, формування здорового способу життя, розвитку духовності та утвердження моральних засад суспільства.

У запобіганні корисливим злочинам не можна спиратися тільки виключно на сили та засоби правоохоронних органів. Важливо постійно продовжувати пошук нових форм профілактичної діяльності. У роботі запропонована Комплексна програма запобігання кримінальним правопорушенням на пасажирському залізничному транспорті, одним із завдань якої є послаблення дії криміногенних факторів на підприємствах, установах і організаціях транспорту, у тому числі і залізничного. Очікувані результати від виконання програми передбачають забезпечення безпеки громадян та підтримання публічного порядку на транспортних магістралях, залізничних вокзалах, захисту прав, свобод і власності громадян, створення безпечних умов пересування транспортними засобами територією України, зниження рівня злочинності на транспорті.

6. Спеціально-кримінологічне запобігання корисливим злочинам, пов'язаним з пасажирськими перевезеннями, повинно включати такий комплекс заходів: 1) заходи щодо запобігання криміногенним наслідкам організаційно-управлінської діяльності залізниці в сфері пасажирських перевезень; 2) заходи щодо підвищення рівня виконавчої дисципліни працівників залізниці, які виконують професійні обов'язки у сфері пасажирських перевезень залізничним транспортом; 3) заходи зниження віктимності на об'єктах пасажирського транспорту.

Комплексне дослідження проблеми корисливих злочинів на залізничному транспорті та урахування історичного досвіду й оцінки сучасної практики дозволило виявити доцільність відновлення роботи підрозділів транспортної поліції у складі Департаменту превентивної діяльності; розвитку спеціалізації у підготовці співробітників НП України; створення в системі МВС України координуючого органу профілактики протиправної поведінки на транспорті який, зокрема, буде забезпечувати взаємодію органів та підрозділів НП України, митною та прикордонною службами, громадськістю з числа споживачів транспортних послуг і жителів «залізничних» районів; активізації віктимологічного напрямку запобігання корисливим злочинам на залізничному транспорті; удосконалення критеріїв

оцінювання ефективності діяльності органів поліції з огляду на те, що запобігання – пріоритетний напрям боротьби зі злочинністю. Проведеним спеціально-кримінологічним дослідженням доведено необхідність відновлення діяльності громадських формувань з охорони правопорядку на залізничному транспорті. З цією метою пропонується передбачити матеріальне стимулювання громадян, які добровільно виконують обов'язки з охорони громадського порядку.

7. Індивідуально-профілактичні заходи запобігання корисливим злочинам на залізничному транспорті – це цілеспрямований, з урахуванням психолого-педагогічних вимог, вплив на свідомість, почуття та волю індивіда з числа осіб, які виявляють готовність до вчинення корисливих злочинів, що здійснюється правоохоронними органами (зокрема підрозділами карного розшуку та органами превентивної діяльності) із метою усунення, нейтралізації, блокування наявних негативних якостей, що сприяють корисливій мотивації злочинної поведінки, а також її реалізації на об'єктах залізничного транспорту. Результативність такої діяльності багато в чому залежить від їх тісної співпраці з працівниками залізниці, споживачами транспортних послуг та інформативної взаємодії з територіальними органами Національної поліції.

8. Структура інформаційного забезпечення діяльності НП України у запобіганні злочинам на пасажирському залізничному транспорті складається з елементів, до яких слід віднести: 1) відомості про оперативну обстановку (криміногенну ситуацію) на потягах, систему спостереження за її змінами і своєчасним надходженням інформації про вчинені кримінальні правопорушення; 2) криміналістичні, оперативно-розшукові, профілактичні й інші обліки, а також систематизовані банки даних про кримінальні правопорушення і злочинців; 3) обмін оперативно-розшуковою інформацією між правоохоронними органами (як між державними, так і територіальними) про особу злочинця, злочинні наміри; 4) повідомлення зацікавлених правоохоронних органів, негласного апарату, громадськості про нерозкриті і розкриті кримінально-карані діяння, вчинені у потягах.

З метою підвищення ефективності роботи підрозділів НП України (карного розшуку, превентивної діяльності тощо) автором пропонується: створення оперативних заслонів, оперативно-пошукових груп супроводу пасажирських потягів, а також забезпечення контролю з боку чергових частин за особовим складом правоохоронного органу, задіяним в охороні публічного порядку в сфері пасажирських перевезень; розробка та впровадження у практичну діяльність спеціальних автоматизованих систем «Чергова частина» та «Транспорт», а також відновлення функціонування системи «Гастролер».

9. Визначено, що основними формами взаємодії у запобіганні корисливим злочинам на пасажирському залізничному транспорті є процесуальні та організаційні, хоча цей розподіл дещо умовний, оскільки процесуальні форми (спільне проведення слідчих дій, доручення слідчого оперативному працівникові) завжди потребують певної організації. У свою чергу, організаційні форми (планування слідчих дій, обмін інформацією, діяльність у складі слідчо-оперативної групи) також є правовими, оскільки порядок їх реалізації закріплено в різних відомчих підзаконних актах. Процесуальні застосовуються на практиці частіше,

такої думки дотримуються 58,1 % опитаних слідчих та 72,1 % оперативних працівників.

З'ясовано, що однією з головних організаційних проблем взаємодії слідчих та оперативних підрозділів під час запобігання кримінальним правопорушенням є те, що оперативний співробітник і слідчий, будучи ще не пов'язані між собою будь-якими процесуальними обов'язками, фактично починають їх виконувати до реєстрації в ЄРДР. Зазвичай така необхідність виникає при реалізації оперативних справ та інформації, отриманої з оперативних джерел, коли потрібна негайна її перевірка. Сутність реалізації запобіжних функцій НП України в процесі проведення оперативно-розшукової діяльності щодо запобігання корисливим злочинам на пасажирському залізничному транспорті складається з елементів оперативно-розшукового запобігання злочинам: 1) оперативно-розшукова профілактика злочинів (як загальна, так й індивідуальна) – усунення, нейтралізація причин й умов (об'єктивних і суб'єктивних), обставин та факторів (внутрішніх і зовнішніх) стосовно імовірного злочинця; 2) оперативно-розшукове запобігання злочинам – виявлення осіб, дії яких свідчать про протиправну спрямованість на вчинення злочину (злочинів) і можуть перерости у злочинні; 3) оперативно-розшукове припинення злочинів на стадіях готування та замаху.

10.3 метою удосконалення заходів запобігання корисливим злочинам, що вчиняються на пасажирському залізничному транспорті автором запропоновано: а) створення транспортної поліції у складі Департаменту превентивної діяльності за лінійним принципом; б) запровадження дієвої організаційної взаємодії територіальних та обласних слідчих та оперативних працівників підрозділів НП України; в) обов'язкове забезпечення супроводження пасажирських та приміських поїздів нарядами НП України на транспорті; г) нормативне врегулювання підстав перебування працівників НП України на об'єктах залізничного транспорту; г) залучення працівників залізничного транспорту до участі в протидії корисливим проявам на відповідних об'єктах; д) створення спільних пропускних бригад на територію з обмеженим доступом (на перон для посадки), до робіт яких в обов'язковому порядку слід залучати працівників створеного підрозділу НП України на транспорті які будить супроводжувати цей потяг; е) проведення спільних для органів НП України на транспорті разом з працівниками залізниці занять та семінарів, направлених на відпрацювання навиків щодо запобігання корисливій злочинності на пасажирському залізничному транспорті; є) впровадження в усіх органах НП України на транспорті інформаційного програмного забезпечення для збору, обробки та доступу до інформації про осіб, що схильні до вчинення корисливих посягань; ж) залежно від стану правопорядку запровадити посилений варіант патрулювання територій залізничного транспорту в темний час доби, а також зон, що мало освітлюються або перебувають поза межами відеоспостереження.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ АВТОРОМ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

1. Азаров Є. Ф. Індивідуально-профілактичні заходи запобігання корисливим злочинам, що вчиняються на пасажирському залізничному транспорті. *Боротьба з організованою злочинністю і корупцією (теорія і практика)*. 2016. № 1. С. 71–75.
2. Азаров Є. Ф. Інформаційне забезпечення запобігання корисливих злочинів на пасажирському залізничному транспорті. *Науковий вісник публічного та приватного права*. 2016. № 1. С. 143–147.
3. Азаров Е. Ф. Взаимодействие органов досудебного расследования с оперативными подразделениями при предотвращении корыстных преступлений, совершаемых на пассажирском железнодорожном транспорте. *Право и Политика*. 2016. № 3. С. 80–86.
4. Азаров Є. Ф. Удосконалення заходів запобігання корисливим злочинам, що вчиняються на пасажирському залізничному транспорті. *Науковий вісник публічного та приватного права*. 2017. № 2. С. 98–102.
5. Азаров Є. Ф. Загальносоціальні заходи запобігання корисливим злочинам на пасажирському залізничному транспорті. *Вісник Кримінологічної асоціації України*. 2017. № 2 (16). С. 160–171.
6. Азаров Є. Ф. Заходи спеціально-кримінологічного запобігання корисливих злочинів, пов'язаних з пасажирськими перевезеннями // Актуальні питання правової теорії та юридичної практики: матеріали міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 12–13 серпня 2016 р.). Одеса: Причорноморська фундація права, 2016. С. 73–76.
7. Азаров Є. Ф. До визначення віктимологічного поняття жертви корисливого злочину на залізничному транспорті // Актуальні проблеми реформування системи законодавства України: матеріали міжнар. наук.-практ. конф. (м. Запоріжжя, 27–28 січня 2017 р.). Запоріжжя: Істина, 2017. С. 33–35.
8. Азаров Є. Ф. Індивідуальна віктимологічна профілактика корисливих злочинів на залізничному транспорті // Юридичні наукові дискусії як фактор сталого розвитку правової доктрини та законодавства: міжнар. наук.-практ. конф. (м. Київ, 7–8 квітня 2017 р.). Київ: Центр правових наукових досліджень, 2017. С. 49–51.

АНОТАЦІЇ

Азаров Є. Ф. Запобігання корисливим злочинам на пасажирському залізничному транспорті України. – *Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису*.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук (доктора філософії) за спеціальністю 12.00.08 «Кримінальне право та кримінологія; кримінально-виконавче право» (081 – Право). – Донецький юридичний інститут МВС України, Кривий Ріг, 2017; Харківський національний університет внутрішніх справ, Харків, 2017.

У дисертації проводиться комплексне дослідження корисливих злочинів на залізничному пасажирському транспорті та пропонуються заходи їх запобігання. В роботі вивчена кримінально-правова характеристика корисливих злочинів, які

вчиняються на пасажирському залізничному транспорті. Показано специфіку кримінологічної характеристики найбільш поширених злочинів цієї категорії, закономірні зв'язки між її елементами і шляхи їх використання в організації запобіжної діяльності. Запропоновано комплекс організаційних, правових, оперативно-розшукових й інших заходів по їх усуненню. Проведене дослідження визначається чітко вираженим прикладним аспектом та дістає практичне втілення у розроблених на його основі методичних рекомендаціях та пропозиціях, які знайшли своє втілення у Комплексному цільовому плані щодо запобігання та припинення корисливих злочинів, що вчиняються на пасажирському залізничному транспорті на період 2018-2020 роки.

Ключові слова: корисливі злочини на пасажирському залізничному транспорті, особа злочинця, жертва злочину, детермінанти, запобігання.

Азаров Е. Ф. Предотвращение корыстных преступлений на пассажирском железнодорожном транспорте Украины. – *Квалификационная научная работа на правах рукописи.*

Диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук (доктора философии) по специальности 12.00.08 «Уголовное право и криминология; уголовно-исполнительное право» (081 – Право). – Донецкий юридический институт МВД Украины, Кривой Рог, 2017; Харьковский национальный университет внутренних дел, Харьков, 2017.

В диссертации проводится комплексное исследование корыстных преступлений на железнодорожном пассажирском транспорте и предлагаются меры их предотвращения. Предложена принципиально новая научная основа и разработана новая аргументация оценки социально-экономических и криминологических особенностей функционирования пассажирского железнодорожного транспорта, которые должны учитываться при предотвращении преступлений корыстной направленности. Определено содержание и выведено авторское понятие «криминологическая характеристика корыстных преступлений на пассажирском железнодорожном транспорте». Усовершенствовано понятие информации по обеспечению предотвращения корыстных преступлений на пассажирском железнодорожном транспорте как разновидности общесоциальной информации, имеющей специфическое содержание и специальных субъектов ее выявления, накопления, обработки, систематизации, анализа и использования, систему общесоциальных, специально-криминологических и индивидуальных мер в сфере противодействия корыстным преступлениям на пассажирском железнодорожном транспорте. Показана специфика криминологической характеристики наиболее распространенных преступлений этой категории, закономерные связи между ее элементами и пути их использования в организации предупредительной деятельности. К наиболее распространенным преступлениям, совершаемым на пассажирском железнодорожном транспорте отнесены кражи личного имущества пассажиров, преступления, связанные с незаконным оборотом наркотических средств, оружия, боеприпасов и взрывчатых веществ. Получила дальнейшее развитие характеристика поведения потерпевших как внешнего фактора, имеющая существенное влияние в механизме совершения корыстных

преступлений. В зависимости от личностных характеристик, ведущих к виктимной активности, выделены виды жертв преступления на пассажирском железнодорожном транспорте: 1) импульсивные; 2) добровольные; 3) рецидивирующие; 4) агрессивные; 5) провокационные. Предложены специально-криминологические меры предупреждения данным преступлениям: 1) организационные мероприятия общего характера 2) организационно-технические мероприятия; 3) специальные меры, направленные на криминогенную среду. Разработаны индивидуально-профилактические мероприятия по недопущению или ослаблению формирования корыстной мотивации преступного поведения. Выделены главные уголовно-процессуальные формы взаимодействия органов предварительного расследования с оперативными подразделениями в предотвращении преступлений на пассажирском железнодорожном транспорте. Получили дальнейшее развитие принципиально новые подходы, пути, формы и методы повышения эффективности органов Национальной полиции Украины.

Ключевые слова: корыстные преступления на пассажирском железнодорожном транспорте, личность преступника, жертва преступления, детерминанты, предотвращение.

Azarov E. F. The Lucrative Crime Prevention on the Passenger Railway of Ukraine. – *The qualification scientific work published as manuscript.*

Thesis for a Candidate Degree in Law (Doctor of Philosophy), Speciality 12.00.08 «Criminal Law and Criminology; Criminal Executive Law» (081 – Law). – Donetsk Law Institute of the Ministry of Internal Affairs, Kryvyi Rih, 2017; Kharkiv National University of Internal Affairs, Kharkiv, 2017.

The comprehensive study of lucrative crime on railway passenger transport is conducted. In this work, the criminal-legal characteristics of selfish crimes committed on passenger rail transport are studied. The specificity of the criminological characteristics of the most common crimes in this category, the regular connections between its elements and the ways of their use in the organization of preventive activities is shown. The complex of organizational, legal, operative-search and other measures for their elimination is offered. The study is determined by a clearly defined applied aspect and the practical implementation of the methodological recommendations and proposals developed on its basis, which are embodied in the Comprehensive Target Plan for the prevention and suppression of mercenary crimes committed on passenger rail transport for the period 2018-2020, is practically implemented.

Key words: lucrative crimes on a passenger rail, offender, criminal and legal description, criminological characteristics, determinants, prevention.

Підписано до друку 15.09.2017 р. Папір офсетний. Друк офсетний.
Формат 60х84/16. Умов. друк. арк. 0,9. Обл.-вид. арк. 0,9.
Наклад 100 прим.

Видавець і виготовлювач
Харківський національний університет внутрішніх справ,
пр. Льва Ландау, 27, м. Харків, 61080.
Свідоцтво суб'єкта видавничої справи ДК № 3087 від 22.01.2008.

Друкарня Харківського національного університету внутрішніх справ
61080, м. Харків, пр. Льва Ландау, 27.