

навчального закладу при Державному бюро розслідувань України. При цьому слід зазначити, що керівник зазначеного навчального закладу повинен бути одним із заступників керівника Державного бюро розслідувань України, а викладачами повинні бути практикуючі слідчі з багаторічним досвідом розслідування певних напрямків злочинної діяльності, що позитивно впливатиме на якість підготовки фахівців. Можливо розглянути необхідність тільки заочної, або очно-заочної форми навчання, та при наявності у абітурієнта певного терміну роботи у якості помічника слідчого тощо. З цією метою, наш погляд, слід розробити Державну програму професійної підготовки слідчих та Програми підвищення кваліфікації слідчих.

Аналіз думок практиків відносно реформування органів досудового слідства, дає підстави стверджувати, що реалізація цих ідей на практиці може мати значні складнощі, оскільки держава і суспільство на сьогодні ще не готові запровадити іншу модель розслідування злочинів. Такі різкі зміни на їх погляд можуть призвести лише до негативних наслідків. Необхідно підтримати їх думку, що така реформа повинна відбуватися поступово, у чітко визначені етапи, з відповідним законодавчим і фінансовим забезпеченням, без руйнування структури існуючих слідчих підрозділів та розмивання професійного ядра їх кадрового апарату. Основною метою реформи досудового слідства повинно стати саме збереження наявного потенціалу слідчих підрозділів і їх подальший розвиток.

КОМІСАРЧУК Р. В.

Національний університет «Одеська юридична академія»,
доцент кафедри криміналістики, кандидат юридичних наук

ПРИЧИНИ ТА УМОВИ ЕКОНОМІЧНОЇ ЗЛОЧИННОСТІ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ: КРИМІНАЛІСТИЧНИЙ АСПЕКТ

Більшість наукових досліджень щодо проблеми детермінації економічних злочинів розробляються вітчизняними науковцями переважно в контексті факторного комплексу злочинів проти власності або злочинності в сфері економіки в цілому. Складність обумовлена тим, що надати вичерпний перелік причин та умов, що породжують злочинну поведінку, практично не можливо, оскільки, процеси і явища які можуть обумовити певну криміногенну роль безмежно-різноманітні.

В даних тезах причини та умови, фактори, що сприяють вчиненню економічних злочинів будуть розглядатися як тотожні поняття.

Тому, аналізуючи такі причини та умови економічної злочинності на залізничному транспорті, необхідно виділити: а) причини та умови, що визначають саму можливість існування злочинності на транспорті (загальні причини та умови); б) причини та умови різних видів економічних злочинів, в тому числі організованих злочинних проявів; в) причини та умови вчинення конкретного економічного злочину. Такий підхід дозволить більш раціонально здійснювати розробку ефективних профілактичних заходів злочинності, адже, причини та умови конкретного злочину в сфері функціонування об'єктів залізничного транспорту, а також результати аналізу різних видів і типів посягань виступають основою профілактичних заходів різних видів економічних злочинів. Загальні причини та умови злочинності вказують напрямком загальносоціального її попередження в транспортній інфраструктурі України. Отже, економічна злочинність набула системного характеру, вразивши значну частину суспільних відносин, стала структуризуватися в розгалужені організовані мережі, втілюючись у всі сфери життєдіяльності, в тому числі, в роботу залізничного транспорту.

Аналіз тенденцій економічної злочинності дозволяє виділити шляхи розвитку кримінальної ситуації, які в певній мірі проявляли себе на території Одеської Південно-Західної залізниці, а також виділити фактори, що безпосередньо обумовили вплив на такі тенденції, з метою їх подальшої нейтралізації. Основною тенденцією економічних злочинів виступає відставання соціального контролю над криміногенними процесами від реальних кількісно-якісних змін кримінальної ситуації. Так, основні статистичні дані, отримані в ході дослідження, дозволяють визначити три основні характерні особливості розвитку кримінальних тенденцій на об'єктах Південно-Західної залізниці: 1) криміналізація суспільства в нових соціально-небезпечних формах злочинних проявів — збільшення окремих найбільш небезпечних форм кримінальних проявів; подальша криміналізація економічних відносин; 2) різкі зміни зареєстрованої продукції, пов'язані зі збільшенням абсолютної кількості вчинених злочинів; 3) відхилення статистичних показників злочинності від лінії довготривалої тенденції (періодична стрибкообразна компонента синусоїдного характеру(спад=зростання)). Яка з цих трьох тенденцій буде найбільш впливати на кримінальну обстановку на протязі найближчих років повинно визначитися інтенсивністю впливу детермінант економічної злочинності і умовами соціально-економічного розвитку Південного регіону і країни в цілому.

Таким чином, знання причинного комплексу злочинності лежить в основі профілактики економічних злочинів, спрямованої безпосередньо на ліквідацію криміногенних факторів і створення умов, які б виключали або нейтралізували можливість формування особистості злочинця і реалізації його антигромадської корисливої спрямованості. Дана діяльність органів внутрішніх справ здійснюється в межах їх

компетенції, згідно із Конституцією України та Законом України «Про міліцію» й іншими нормативно-правовими актами, відомчими документами, шляхом проведення заходів з виявлення, усунення й нейтралізації причин, умов та обставин, що сприяли їх вчиненню, здійснення профілактичного впливу на осіб з протиправною поведінкою.

Враховуючи зазначене, в сфері боротьби зі злочинністю можна виділити три основні напрямки такої діяльності відділу внутрішніх справ: 1) розробка і вдосконалення прийомів і методів виявлення причин злочинів і сприяючих їм умов з урахуванням їх криміналістично-значущих особливостей; 2) виділення в кожному випадку дослідження об'єктів профілактичного вивчення і відповідного впливу в межах розслідування і за його межами; 3) виявлення, дослідження особливостей типових ситуацій профілактичного характеру і їх вірна оцінка.

Для попередження економічних злочинів на залізничному транспорті необхідно враховувати весь комплекс криміногенних факторів економічного, загально соціального (27,5 %), політичного (18,5 %), духовно-етичного і психологічного (13,5 %), правового (19,5 %), технічного (5,5 %) і організаційно-управлінського (11,5 %) та іншого характеру (4 %).

Зупинимось лише на тих із них, які найбільш чітко засвідчують причини та умови вчинення економічних злочинів на об'єктах залізничного транспорту.

Соціально-економічні: протиріччя в економічних правовідносинах, незбалансованість механізму господарювання, прорахунках і недоліках економічного планування, а також системи розподілу бюджетних коштів. Тому найбільш інтенсивним і показовим виступає вплив криміналу на економіку, адже, економічні відносини різноманітні, кожне з яких має свої закономірності, а їх суперечливість породжує злочинність. Соціальні: відсутність послідовної соціальної орієнтованості реформ, збільшення кількості людей позбавлених необхідної підтримки, падіння життєвого рівня народу, різке зростання і небезпечна диференціація населення за прибутками, відсутність державної соціальної підтримки населення.

Соціально-психологічні: домінація корисної мотивації — стремління до наживи; терпляче відношення населення до високого рівня розкрадань і корупції країні; індиферентне відношення населення до вчинених злочинів (виправдовують правопорушника); впевненість і надія на безкарність; цинізм; правовий нігілізм. Наприклад, причини злочинів — корпоративного захоплення (рейдерство — заволодіння власністю підприємств залізничного транспорту) вкорінені в психології вітчизняного підприємця, який звик за відсутності цивілізованого ринку купівлі-продажу бізнесу отримувати все й одразу за мінімальну ціну. Звідси, поява нових власників, право власності яких не поважається також етикою підприємництва, адже, досить солідні підприємці

продовжують фінансувати відібрання бізнесу у своїх колег. А це — право власності — основа економіки (хоча, відсутність економіки — це також економіка). Враховуючи негативний досвід рейдерської діяльності злочинних угруповань в зоні оперативної відповідальності територіальних відділів внутрішніх справ, а також досвід приватизації на залізничному транспорті в цілому по країні через реалізацію структурно-економічних реформ створюють загрозу неправомірного відчуження значної кількості об'єктів транспортного комплексу при пере спрямуванні на них діяльності вказаних угруповань.

Законодавчі і правозастосовні фактори: недосконалість законодавства, що ускладнює притягнення винних до адміністративної та кримінальної відповідальності; не чіткість розподілу функцій між органами контролю в даній сфері (наприклад, безконтрольний процес проведення конкурсів і аукціонів приватизації, зловживання при банкрутстві підприємств і т. п.). Також, вважаємо правовим пробілом і колізією законодавства — відсутність Положення Про порядок службового розслідування пригод на транспорті та випадків порушення правил безпеки руху і експлуатації залізничного транспорту, що призвело до: правової нечткості праввідносин учасників на всіх стадіях процесу перевезень залізничним транспортом; слабкої організації обліку і формування звітності про порушення безпеки руху, допущених учасниками процесу перевезення; відсутності регламентації діяльності експедиторів і операторів, працюючих в сфері залізничних перевезень.

Політичні фактори: відсутність державної політики із забезпечення економічної безпеки залізничного транспорту; по захисту інтересів господарюючих суб'єктів залізничного транспорту — жертв злочинного посягання; неефективна кримінальна політика в сфері боротьби зі злочинними посяганнями на економіку залізничного транспорту; недоопрацювання механізму політичної відповідальності осіб, що займають державні посади, уповноважених на прийняття рішень у сфері забезпечення економічної безпеки населення; високий рівень корумпованості органів державної влади.

Обставини **організаційно-управлінського** характеру: слабкий контроль за діями керівників підприємств залізничного транспорту в ході процесу відчуження активів галузі при її структурному реформуванні; недостатня система захисту активів і пакетів акцій підприємств залізничного транспорту зі сторони рейдерських угруповань в період консолідації ресурсів ключових підприємств; відсутність контролю за використанням грошових коштів, що виділяються в межах цільових програм і програм держпідтримки розвитку залізничної галузі.

Фактори пов'язані із **транскордонним** функціонуванням Південно-Західної залізниці. У відповідності із законодавством України співробітники транспортної міліції в пунктах пропуску не мають можливості приймати участь в огляді міжнародних пасажирських потягів одночасно

із працівниками прикордонної або митної служби, що негативно впливає на ефективність протидії транскордонній злочинності.

До самостійних факторів динамічних змін економічної злочинності на об'єктах залізничного транспорту слід віднести недоліки правоохоронної діяльності, в т.ч., діяльності підрозділів УВС на транспорті: недостатньо ефективна координація діяльності органів дізнання, слідства, суду та прокуратури; недостатнє ресурсне забезпечення підрозділів УВС на транспорті; висока плинність кадрів УВС на транспорті (більшість зі стажем до трьох років (поступовий відтік кадрів до комерційних або кримінальних структур)).

Враховуючи все вищезазначене, групи причин досліджуваних економічних злочинів в сфері функціонування об'єктів Південно-Західної залізниці на сучасному етапі можна визначити наступним чином: 1) *Загальні* — пов'язані із більшістю розглянутих злочинів і *окремі* — з окремими, що вчиняються на об'єктах Південно-Західної залізниці, економічними злочинами; 2) *Об'єктивні* — обумовлені транскордонним характером функціонування об'єктів залізниці і *суб'єктивні* — пов'язані з недобросовісністю працівників залізниці, або *кумулятивні* — відсутність належної уваги, що повинна приділятися керівниками УВС на транспорті МВС України оперативному супроводу процесів реформування залізничного транспорту; послаблення контролю за оперативною обстановкою в сфері приватизації і орендних відносин на об'єктах обслуговування; слабка взаємодія підрозділів і служб залізниці і УВС на транспорті. 3) *Сутнісні* — пов'язані з реалізацією Концепції структурно-економічних реформ залізничного транспорту і використанням державного майна і *сутнісно-управлінські* — різкий зріст кількості підприємств і організацій різних форм власності, що здійснюють свою діяльність в сфері перевезень пасажирів і транспортуванні вантажів.

ВАЩУК О. П.

Национальный университет «Одесская юридическая академия»,
доцент кафедры криминалистики, кандидат юридических наук

НЕКОТОРЫЕ ПРИНЦИПЫ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ НЕВЕРБАЛЬНОЙ ИНФОРМАЦИИ

Анализ широкого круга исследований по вопросам невербальной информации показывает, что проблеме принципов использования невербальной информации, к сожалению, уделено недостаточно внимания со стороны ученых-криминалистов как зарубежных, так и