

ПРОГНОЗ ОПЕРАТИВНОЇ ОБСТАНОВКИ НА ОБ'ЄКТАХ ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

М.В. КОВАЛІВ

*Т*радиційні методи прогнозу, що ґрунтуються на кількісних показниках щодо злочинності в динамічних, невизначених і, в багатьох випадках, непередбачуваних соціально-економічних умовах, сьогодні не спрацьовують. Не можна прогнозувати, якою буде злочинність у майбутньому, знаючи лише якою вона була у минулому. Цей прогноз спрямований насамперед на передбачення можливих наслідків реформування транспортного комплексу України.

Прогноз, змістом якого є визначення можливого стану об'єкта прогнозування, безпосередньо криміногенної обстановки на об'єктах залізничного, повітряного і водного транспорту України в 2000—2005 рр., здійснено методами експертної оцінки й аналізу службових документів УВСТ МВС України за останні 2 роки. Інформаційною основою прогнозування стали офіційні дані про стан злочинності на транспорті, аналітичні і фактичні дані, зазначені у службовій документації органів внутрішніх справ на транспорті¹.

Фактори, що зумовлюють криміногенну обстановку у транспортному комплексі діють на трьох взаємопов'язаних і взаємозалежних рівнях: державному, транспортно-економічному і транспортно-видовому.

Необхідно зазначити, що оперативна обстановка на об'єктах транспорту загалом залежить від процесів, що відбуваються в політичній та соціально-економічній сферах. Вона невід'ємна від загальної криміногенної обстановки країни. Політичні і соціально-економічні фактори є основними визначальними криміногенної обстановки транспортної системи у 2000—2005 роках. Це і безробіття, і підвищення доходів злочинної економічної діяльності, і зниження рівня життя населення. Тому прогнозується збільшення загальної кількості зареєстрованих злочинів на транспорті і кількості виявлених осіб, що їх вчинили. Зросте кількість злочинів, вчинених групою, окремо підлітками та особами, раніше судимими. Також збільшиться кількість випадків хуліганств та інших правопорушень.

Стабільність окремих показників, на рівні 1999 року (крадіжок вантажів), прогнозує збільшення кількості крадіжок, грабежів, розбоїв,

Ковалів Мирослав Володимирович — старший викладач кафедри адміністративного права і адміністративної діяльності ОВС Львівського інституту внутрішніх справ при НАВСУ, майор міліції.

вчинених проти власного майна пасажирів на шляху їх проходження транспортними магістралями. Імовірно зростання показників цього виду злочинів на міжнародних маршрутах.

Прогнозована злочинність матиме економічну спрямованість, що призведе до подальшого поєднання криміногенної й економічної злочинності. Змінюючи грубі і примітивні способи крадіжок на транспорті, що відбувалися переважно років 8-10 тому (наприклад, злом контейнерів), з'являться крадіжки, такі як махінації, шахрайство, підробки документів, переадресування вантажів, направлення вантажів неіснуючим одержувачам. Можливим стане збільшення злочинів, пов'язаних з використанням комп'ютерних технологій та фінансових махінацій. Збільшиться обсяг і кількість викраденого: не окремі речі і контейнери (як це було у минулому), а вагони і навіть цілі потяги.

У 2000—2005 рр. транспорт, як і раніше, залишиться "заручником" складної соціально-економічної ситуації в окремих регіонах країни. Це може призвести до подальшого погіршення соціального і матеріального стану населення, ймовірним може бути блокування і пікетування громадянами транспортних магістралей і транспортних засобів.

На іншому, транспортно-економічному рівні транспортна система розглядається як порівняно самостійна частина економіки України, інтегрована в транспортні комплекси сусідніх держав.

Транспорт і транспортна інфраструктура завжди були об'єктом уваги кримінальної злочинності.

Соціальні процеси, що відбуваються в державі, відобразились на криміногенній обстановці народного господарства і соціальної галузі. Виняток становлять економічні процеси, а саме: нерівномірність роздержавлення і перехід до ринкових механізмів господарювання у певних галузях економіки.

На період 2000—2005 років у транспортному комплексі України продовжиться розподіл власності, що може зумовити економічний характер злочинності. Динаміка економічної злочинності на транспорті зазнає найбільших змін, а її кількісні та якісні показники будуть пов'язані з можливим станом фінансової чи господарської криз. Зазначені негативні явища сприятимуть збагаченню прибутків окремих злочинців, чи цілих кланів або угруповань. Особи, які вчиняють злочини (на цьому умовно виділеному рівні), як правило, не належать до транспортного комплексу, вони інколи знаходять своїх спільників на транспортних підприємствах. Посадові особи транспорту, які мають злочинні наміри і займаються фінансово-грошовим обігом своїх підприємств не пропускають можливості збагачення через державу і господарські підприємства. Великі крадіжки і махінації вчинюватимуть злочинні авторитети, керівники злочинних угруповань, які мають досвід незаконного придбання власності і майна в інших галузях економіки. Продовжиться кримінальний перерозподіл транспортних об'єктів і належних територій. Перерозподіл власності на транспорті супроводжу-

ватиметься процесами: фальшивого банкрутства, вимагательства, хабарництва, комерційного підкупу, убивств на замовлення.

Діяльність правоохоронних органів зосереджуватиметься на транспортних об'єктах у сфері обігу підкацизних товарів, дорожніх металів, незаконного транспортування зброї, боєприпасів і наркотиків, а також на припиненні незаконного вивозу стратегічно важливої продукції та валютних коштів за кордон. Реформування транспортних органів міліції дозволить активізувати їх діяльність та збільшити розкриття злочинів на транспорті.

Специфіка технологічних процесів, вимог до управління, забезпечення безпеки і контролю за дотриманням законності на кожному виді транспорту суттєво відрізняються між собою. Крім цього, існує нерівномірність реформування і становлення ринкових механізмів кожного виду транспортних галузей.

Передусім, процеси роздержавлення проходять на залізничному транспорті, що є прибутковим для держави. Концепція структурної реформи залізничного транспорту передбачає два основних напрями. З одного боку — це демонополізація, акціонування і приватизація частини транспортних засобів, з другого — збереження базових державних структур перевезень, посилення державного контролю за встановленням економічно обґрунтованих тарифів на залізничному транспорті. Це два протилежних напрями розвитку галузі. Існує небезпека входження залізничної галузі в неконтрольовану демонополізацію, внаслідок цього уможливиться збільшення загальної кримінальної економічної злочинності і погіршення криміногенної обстановки. Злочинні групи та угруповання, маючи досвід кримінальної приватизації державної власності і майна в 1991—1998 рр., діятимуть досконаліше, використовуючи різноманітні прийоми і засоби незаконного заволодіння правом власності. У залізничному транспорті можуть бути значними негативні процеси і зловживання, пов'язані з розпродажем експлуатаційного парку залізниць, встановленням тарифів перевезення, наданням пільгових знижок тощо.

Сталою буде кількість крадіжок кольорових металів із засобів сигналізації, зв'язку та електропостачання залізниць. Зниженню цього виду злочинів сприятиме прийняття на регіональному рівні пропозицій щодо впорядкування прийому брухту кольорових металів від населення (з прикладу регіонів, де такі рішення прийняті).

На оперативну обстановку залізничного транспорту впливатиме скорочення обсягів роботи і перевезень. Так з 1991 р. перевезення скоротились удвічі лише за тривідсоткового скорочення чисельності працівників з основної діяльності.

Акціонування і приватизація в майбутньому об'єктів залізничного транспорту призводитиме до загострення питання щодо утримання залізницею додаткової чисельності працівників транспортної міліції. Скорочення штату працівників негативно позначиться на стані зло-

чинності з охорони громадського порядку і громадської безпеки в поїздах, на вокзалах та станціях.

Основні процеси, що визначають оперативну обстановку на повітряному і водному транспорті, так само як і на залізничному, будуть пов'язані з питаннями власності. Однак приватизаційні механізми на цих видах транспорту запроваджені раніше, ніж на залізничному, періодом 1991—1992 рр. На сьогодні майже всі повітряні і водні транспортні засоби є акціонованими або приватизованими.

Розвиток криміногенної обстановки на цих двох видах транспорту пов'язуватиметься з подальшим перерозподілом власності.

Збереженню криміногенної ситуації на багатьох підприємствах повітряного і водного транспорту сприятиме "подвійне" підпорядкування керівників, пов'язане з особливостями проведення процесів акціонування цих об'єктів, коли формально вони не визначаються поняттям "посадова особа". Використовуючи його, можна провокувати вчинення корисливих посадових злочинів, за які практично неможливо буде притягти до відповідальності зазначених суб'єктів.

Безкарність спричинить більше:

вимагань;

зловживань службовим становищем;

махінацій при орендуванні транспортних засобів і приміщень, їх ремонті та обслуговуванні; при видачі (отриманні) сертифікатів; ліцензуванні діяльності, накладенні (зняті) обмежень польотів на міжнародних маршрутах.

Літаки, річкові та особливо морські кораблі, як і раніше, залишаться для організованої злочинності важливим засобом перевезення наркотиків, зброї та боєприпасів, валюти, нафтопродуктів, дорогоцінних металів та стратегічних матеріалів. На орендованих або куплених туристичних і чартерних рейсах створюватимуться продумані системи контрабандного перевезення цих предметів. Для надійнішого прикриття на транспортних підприємствах укорінюватимуться представники злочинних угруповань.

Повною мірою криміналізація відбулася на водному транспорті, і, зокрема, на таких стратегічно важливих об'єктах, як морські порти. На майбутнє слід очікувати загострення боротьби між угрупованнями за можливість контролю над фінансовими операціями, складуванням і зберіганням матеріальних цінностей. Виробнича діяльність морських портів характеризуватиметься масштабним проникненням у всі галузі організованих злочинних формувань, які, прикриваючись різними акціонерними та комерційними організаціями, посилюватимуть свій вплив через фінансування власних легальних і контрольованих структур, легалізації за кордоном незаконно одержаного капіталу.

Як бачимо, проблеми боротьби зі злочинністю на окремому виді транспорту не можуть успішно вирішуватись без вивчення проблем, характерних як для транспортного комплексу, так і для економічного, соціально-політичного життя країни загалом. А це значить,

що нейтралізація та усунення криміногенних чинників на транспортно-видовому рівні має паралельно ліквідуватись з факторами, що сприяють існуванню злочинності на транспортно-економічному і державному рівнях.

Для ефективнішого розв'язання цих проблем пропонуємо окреме реформування транспортних органів внутрішніх справ, виведення їх із підпорядкування територіальних міськрайлінорганів, створивши аналогічні підрозділи за принципом транспортної міліції на залізницях, з прямим підпорядкуванням УВСТ МВС України.

¹ Аналітичні довідки з окремих напрямків боротьби зі злочинністю за 12 місяців 1997 року. Головний штаб МВС України, 1998; Аналітичні довідки з окремих напрямків боротьби зі злочинністю за 12 місяців 1998 року. Головний штаб МВС України, 1999; Аналітичні довідки з окремих напрямків боротьби зі злочинністю за 6 місяців 1999 року. Головний штаб МВС України, 1999; Експрес-інформація про стан злочинності на території України за 12 місяців 1997 року; Експрес-інформація про стан злочинності на території України за 12 місяців 1998 року; Експрес-інформація про стан злочинності на території України за 6 місяців 1999 року; Огляд про стан адміністративно-правозастосовчої діяльності та дотримання законності в органах внутрішніх справ за 12 місяців 1998 року. Головний штаб МВС України, Головне управління адміністративної служби міліції, 1999.