

**МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ ВНУТРІШНІХ СПРАВ**

ЧЕЛПАН ОЛЕГ ВІКТОРОВИЧ

УДК 343.97:343.346

**КРИМІНОЛОГІЧНА ХАРАКТЕРИСТИКА ТА ЗАПОБІГАННЯ
ПОШКОДЖЕННЮ ШЛЯХІВ СПОЛУЧЕННЯ І ТРАНСПОРТНИХ
ЗАСОБІВ**

12.00.08 – кримінальне право та кримінологія;
кримінально-виконавче право

**Автореферат дисертації на здобуття наукового ступеня кандидата
юридичних наук**

Київ – 2021

Дисертацією є рукопис

Робота виконана в Національній академії внутрішніх справ,
Міністерство внутрішніх справ України

Науковий керівник кандидат юридичних наук, доцент
Кулакова Наталія Володимирівна,
Національна академія внутрішніх справ,
професор кафедри кримінології та кримінально-виконавчого права

Офіційні опоненти:

доктор юридичних наук, старший науковий співробітник

Кулик Олександр Георгійович,

Державний науково-дослідний інститут МВС України,
завідувач науково-дослідної лабораторії кримінологічних досліджень
та проблем запобігання злочинності

кандидат юридичних наук

Попович Віталія Петрівна,

Головне науково-експертне управління Апарату Верховної Ради України,
керівник відділу з питань національної безпеки, оборони,
правоохоронної діяльності та боротьби із злочинністю

Захист відбудеться 10 квітня 2021 р. о 10.00 годині на засіданні спеціалізованої
вченої ради Д 26.007.03 у Національній академії внутрішніх справ за адресою:
03035, м. Київ, пл. Солом'янська, 1

З дисертацією можна ознайомитись у бібліотеці Національної академії внутрішніх
справ за адресою: 03035, м. Київ, пл. Солом'янська, 1

Автореферат розісланий «5» березня 2021 р.

Учений секретар
спеціалізованої вченої ради

С.Г. Братель

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми. Однією з найважливіших галузей економічної інфраструктури є транспорт, оскільки його функціонування безпосередньо впливає на розвиток економіки та соціальної сфери, забезпечує стійку роботу економічного комплексу в цілому. Основою управління транспортної системи є єдина державна транспортна політика, що жорстко скоординована із стратегією соціально-економічного розвитку країни. Транспорт є однією з базових галузей економіки, ефективне функціонування якої є необхідною умовою для забезпечення обороноздатності, захисту економічних інтересів держави, підвищення рівня життя населення. Відповідно, забезпечення транспортної безпеки є одним із невідкладних завдань державної транспортної політики.

Забезпечення безпеки руху та експлуатації транспорту обумовлено зростанням кількості кримінальних правопорушень та збільшенням завданої шкоди цими діями. За даними офіційної статистики, кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту характеризується постійним та поступовим зменшенням їх кількості, починаючи з 2009 р. – 14 927, 2010 р. – 12902 (-13,6 %); 2011 р. – 13831 (+6,7 %), 2012 р. – 13894 (+0,45 %), 2013 р. – 19722 (+29,5 %), 2014 р. – 24700 (+25,2 %), 2015 р. – 24035 (-2,7 %), 2016 р. – 26170 (+8,9 %), 2017 р. – 22090 (-15,6 %), 2018 р. – 17485 (-20,8 %), 2019 р. – 17210 (-1,6 %), 2020 р. – 15795 (-8,2)¹. У структурі кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту, пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів склали у 2010 р. – 3,3 %, 2011 р. – 3,36 %, 2012 р. – 2,8 %, 2013 р. – 1,5 %, 2014 р. – 1,5 %, 2015 р. – 0,65 %, 2016 р. – 0,3 %, 2017 р. – 0,44 %, 2018 р. – 0,72 %, 2019 р. – 0,73 %, 2020 р. – 0,65 %. Водночас, динаміка таких кримінальних правопорушень демонструє поступове зменшення у 2010 – 2013 рр. на – 29,4 %, у 2014-2020 рр. на – 72,8 %. Така суперечливість, за результатами проведеного дослідження, пояснюється не тільки відсутністю охоплення реєстрацією всіх фактів на території України, але і певними проблемами кваліфікації зазначених кримінальних правопорушень.

Наведені дані переконують, що розробка ефективних заходів виявлення та запобігання пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів має стати пріоритетним напрямом державної політики боротьби зі злочинністю та дієвим засобом забезпечення безпеки громадян. Необхідність виділення для самостійного кримінологічного дослідження проблем запобігання пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів пояснюється потребою концептуального визначення питань: налагодження координації правозастосовної, виховної, інформаційної роботи за участю державних органів, установ й організацій, інститутів громадянського суспільства щодо усунення причин та умов досліджуваних злочинів, розробка та застосування ефективних запобіжних заходів, удосконалення взаємодії усіх суб'єктів такої діяльності та забезпечення безпеки шляхів сполучення і транспортних засобів.

¹ Про зареєстровані кримінальні правопорушення та результати їх досудового розслідування. *Офіс Генерального прокурора України*. URL: <http://www.gp.gov.ua/ua/stat.html>

У юридичній літературі різним аспектам, які стосуються проблем транспортної безпеки, приділялась увага у роботах відомих вітчизняних та зарубіжних вчених в галузі кримінології та кримінального права, зокрема О. М. Бандурки, П. А. Вороб'я, В. В. Голіни, Б. М. Головкина, Д. В. Горшкова, С. М. Гусарова, І. М. Даньшина, О. М. Джужі, А. І. Долгової, А. П. Закалюка, А. Ф. Зелінського, В. І. Жульова, О. Г. Кальмана, В. Є. Квашиса, О. Г. Колба, М. Й. Коржанського, О. І. Коробєєва, О. М. Костенка, О. Г. Кулика, О. М. Литвака, О. М. Литвинова, М. І. Мельника, С. Я. Лихової, В. А. Мисливого, О. М. Мойсюка, А. А. Музики, В. О. Навроцького, О. В. Негодченка, С. І. Нежурбіди, В. І. Осадчого, В. П. Попович, В. Й. Развадовського, Д. В. Рівмана, А. В. Савченка, В. Я. Тація, В. П. Тихого, Г. О. Усатого, В. І. Шакуна та ін. Окремі питання запобігання кримінальним правопорушенням, що посягають на безпеку руху та експлуатацію транспорту були реалізовані в роботах І. М. Андрющенка, О. М. Брисковської, В. С. Гуславського, Т. О. Гуржій, В. Ю. Дрозд, В. А. Звіряки, Ю. Ф. Іванова, М. П. Климчука, С. О. Колба, О. М. Корнєва, В. П. Кравченка, О. В. Лагутіна, Я. В. Матвійчук, Б. Ф. Мицака, В. І. Осадчого, В. П. Пантелєєва, С. Є. Петрова, О. В. Самойлова, М. О. Свіріна, С. С. Чернявського, Р. В. Щупаківського, М. Г. Шурухнова та ін.

Однак, віддаючи належне результатам наукових розробок цих та інших вчених, ураховуючи теоретичну і практичну значущість їх досліджень, спеціального вивчення потребують питання імплементації зарубіжного досвіду запобігання пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів; встановлення особливостей негативних тенденцій, причин і умов, елементів кримінологічної характеристики осіб, що вчиняють зазначені кримінальні правопорушення та завдана ними шкода; удосконалення взаємодії між суб'єктами запобігання кримінальним правопорушенням, а саме Національною поліцією з Міністерством інфраструктури України, Державною службою України з безпеки на транспорті; удосконалення кримінально-правової відповідальності за пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів, а також розробка заходів запобігання їх пошкодженню на основі застосування єдиних баз даних, щодо посягань на транспортну інфраструктуру.

Складність і комплексність даного феномена, в умовах сьогодення, обумовили актуальність його подальшого наукового дослідження.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертацію виконано відповідно до Стратегії національної безпеки України (Указ Президента України від 26 травня 2015 р. № 287/2015); Стратегії реформування судоустрою, судочинства та суміжних правових інститутів на 2015–2020 роки (Указ Президента України від 20 травня 2015 р. № 276/2015); Національної стратегії у сфері прав людини (Указ Президента України від 25 серпня 2015 р. № 501/2015) та плану заходів щодо її реалізації (розпорядження Кабінету Міністрів України від 23 листопада 2015 р. № 1393 р.); Стратегії боротьби з організованою злочинністю (розпорядження Кабінету Міністрів України від 16 вересня 2020 р. № 1126); Переліку пріоритетних напрямів наукового забезпечення діяльності органів внутрішніх справ України на період 2015–2019 рр. (наказ МВС України від 16 березня 2015 р. № 275); Тематики наукових досліджень і науково-

технічних (експериментальних) розробок на 2020–2024 роки (наказ МВС України від 11 червня 2020 р. № 454); Пріоритетних напрямів наукових досліджень Національної академії внутрішніх справ на 2018–2020 рр. (рішення Вченої ради від 26 грудня 2017 р., протокол № 28).

Тема дисертації затверджена рішенням Вченої ради Національної академії внутрішніх справ (протокол від 28 травня 2013 р. № 9) та схвалена Координаційним бюро НАПрН України (№ 1010, 2013 р.).

Мета і задачі дослідження. *Метою* дослідження є теоретичне узагальнення та розв’язання комплексної науково-прикладної задачі запобігання пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів за допомогою кримінологічних засобів, що полягає у розробленні пропозицій і рекомендацій, спрямованих на удосконалення законодавства та відповідної правозастосовної практики.

Для досягнення поставленої мети були окреслені такі *задачі*:

- з’ясувати сучасний стан досліджень проблем запобігання пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів;
- розкрити генезис законодавства про кримінальну відповідальність за пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів;
- виокремити особливості зарубіжного досвіду законодавчої регламентації кримінальної відповідальності за пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів;
- охарактеризувати стан, структуру, динаміку та географію пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів в Україні;
- визначити кримінологічно значущі ознаки осіб, які вчиняють кримінальні правопорушення передбачені ст. 277 КК України;
- виокремити причини та умови, що впливають на пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів;
- сформулювати концептуальне бачення загальносоціальних заходів запобігання пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів;
- розробити спеціально-кримінологічні заходи запобігання пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів;
- запропонувати індивідуально-профілактичні заходи запобігання пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів.

Об’єктом дослідження є суспільні відносини, пов’язані з запобіганням, виявленням та припиненням кримінальних правопорушень у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту.

Предметом дослідження є кримінологічна характеристика та запобігання пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів.

Методи дослідження Для досягнення поставленої мети та вирішення обумовлених нею задач використовувались загальнонаукові та спеціальні методи, зокрема *історико-правовий* – у процесі визначення соціальної обумовленості криміналізації таких протиправних діянь, теоретичних досліджень, законодавства й правозастосовної практики (підрозділи 1.1, 1.2); *формально-логічний* – з метою надання кримінально-правової та кримінологічної характеристики пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів (підрозділ 1.2, 1.3, розділ 2); *порівняльно-правовий* – для виявлення особливостей запобігання пошкодженню

шляхів сполучення і транспортних засобів в Україні та зарубіжних країнах, а також оцінки можливостей упровадження іноземного досвіду у вітчизняну правозастосовну практику (підрозділи 1.3, 3.1, 3.2); *контент-аналізу* – під час опрацювання матеріалів кримінальних проваджень за окремими кількісними та якісними параметрами з подальшою інтерпретацією одержаних результатів у дисертаційній роботі (підрозділи 2.1, 2.2, 3.2, 3.3); *моделювання* – при формулюванні висновків до розділів і загальних оцінок, а також пропозицій щодо удосконалення кримінологічного запобігання та практики його застосування (розділи 1–3); *логіко-нормативний* – для аналізу законодавчих та відомчих (міжвідомчих) нормативно-правових актів з питань запобігання кримінальним правопорушенням проти безпеки руху та експлуатації транспорту (підрозділи 1.2, 3.1, 3.2); *психологічні* методи (опитування, тестування) надали змогу виявити особливості особи-злочинця (підрозділи 2.2); *статистичний* метод – для здійснення аналізу зібраних емпіричних даних, а також офіційної статистичної звітності (розділи 2–3).

Емпіричну базу дослідження становлять зведені дані вивчення 148 кримінальних справ (2010–2012 рр.) та 163 кримінальних проваджень (2013–2019 рр.) за ст. 277 КК України з усіх областей України; узагальнені результати опитувань 293 працівників Національної поліції у Дніпропетровській, Донецькій, Житомирській, Київській, Миколаївській, Одеській, Харківській, Чернігівській областях; аналітичні узагальнення МВС України, Національної поліції України, Офісу Генерального прокурора, Верховного Суду, Державної судової адміністрації України.

Наукова новизна одержаних результатів полягає в тому, що дисертація є одним з перших в Україні комплексним монографічним дослідженням запобігання пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів в Україні з урахуванням сучасного стану кримінального, кримінального процесуального законодавства та правоохоронної діяльності. У роботі обґрунтовано низку нових концептуальних положень, висновків і рекомендацій, зокрема:

вперше:

- сформульовано наукове визначення «протиправне втручання в діяльність інфраструктури транспортної системи України» як завідомого втручання в інфраструктуру транспортної системи України, що призводить до порушення нормальної роботи інфраструктури транспортної системи України або спричинило небезпеку життю і здоров'ю людей, чи інших тяжких наслідків;

- розкрито зміст елементів кримінологічної характеристики пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів з виокремленням відомостей про стан, структуру, динаміку й географію кримінально караних діянь цієї категорії; детермінанти, які сприяють їх учиненню; соціально-психологічні ознаки правопорушників (у складі групи), а також наведено кореляційні зв'язки між окремими елементами, зокрема, доведено зв'язок поведінки особи-злочинця зі ступенем латентності таких кримінальних правопорушень та ефективністю вжитих заходів запобігання;

– визначено комплекс економічних, соціальних, правових, організаційних-управлінських детермінантів, що сприяють пошкодженню шляхів сполучення та транспортних засобів, й обумовлюють активність злочинних груп;

– запропоновано систему заходів «забезпечення безпеки транспортної інфраструктури України», як систему заходів, що здійснюється підрозділами Національної поліції, Міністерством інфраструктури України, Державною службою України з безпеки на транспорті з метою усунення причин та умов посягання на шляхи сполучення та транспортні засоби, а також недопущення протиправного посягання в діяльність єдиної транспортної системи України;

удосконалено:

– кримінологічну характеристику особи, яка пошкоджує шляхи сполучення і транспортні засоби, а саме доведено, що обов'язковою кримінологічно значущою ознакою є мотивація поведінки особи при розробці і застосуванні запобіжних заходів й усуненні причин та умов вчиненого кримінального правопорушення;

– загальносоціальні заходи запобігання пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів шляхом внесення змін та доповнень до КК України, Закону України «Про транспорт» і «Положення про Міністерство інфраструктури»;

– правові та організаційні засади взаємодії підрозділів Національної поліції України з Державною службою України з безпеки на транспорті шляхом проведення спільних заходів щодо запобігання та виявлення пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів;

дістало подальший розвиток:

– історичні періоди становлення кримінальної відповідальності за пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів з визначенням періодизації розвитку правової охорони безпеки руху та експлуатації транспорту, що відбувалася з розвитком нових видів транспорту;

– наукове бачення шляхів імплементації зарубіжного досвіду запобігання пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів, що ґрунтується на внесенні змін та доповнень до кримінального законодавства;

– теоретичне обґрунтування необхідності удосконалення положень законодавства в частині уніфікації понять, які повинні бути застосовані в кримінальному законодавстві, а саме замість понять «*шляхи сполучення*», «*споруд на шляхах сполучення*», «*рухомий склад*», «*судна*», «*засоби зв'язку*», «*сигналізація*» використання поняття «об'єкти транспортної інфраструктури», під яким розуміється технологічний комплекс, що включає в себе: 1) шляхи сполучення; 2) споруди на шляхах сполучення; 3) рухомий склад, судна;

– рекомендації щодо запровадження новітніх методів управління ризиками, оцінки загроз та впливу злочинності на транспортну інфраструктуру, з метою вжиття запобіжних заходів для їх локалізації та мінімізації можливих негативних наслідків.

Практичне значення одержаних результатів полягає в тому, що матеріали дослідження впроваджено та мають перспективи подальшого використання у:

науково-дослідній роботі – для подальшої розробки загальнотеоретичних та практичних напрямів запобігання пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів (акт Національної академії внутрішніх справ від 27 квітня 2018 р.);

законотворчій діяльності – при вдосконаленні законодавства про кримінальну відповідальність щодо кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту, ст. 277 КК України та Закону України «Про транспорт» (лист Головного науково-експертного управління Апарату Верховної Ради України від 11 квітня 2018 р. № 16/5-5 ВР);

діяльності правоохоронних органів – при розробленні й удосконаленні відомчих (міжвідомчих) нормативно-правових актів, підготовці методичних рекомендацій з питань організації запобігання пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів (акт Головного слідчого управління Національної поліції України від 20 вересня 2020 р.);

освітньому процесі – під час підготовки лекцій, навчальних і практичних посібників, методичних рекомендацій, тестових завдань і дидактичних матеріалів з кримінології, кримінального права, кримінально-виконавчого права, кримінального процесуального права, оперативно-розшукової діяльності, а також при проведенні різних видів занять із відповідних дисциплін у процесі підготовці бакалаврів, магістрів за спеціальністю 081 «Право» та в системі підвищення кваліфікації працівників Національної поліції України (акт Національної академії внутрішніх справ від 27 квітня 2018 р.).

Апробація результатів дисертації. Основні положення та висновки дослідження оприлюднені автором у виступах на міжнародних, всеукраїнських науково-практичних конференціях і круглих столах, зокрема: «Організаційно-правові засади боротьби з правопорушеннями на транспорті» (м. Одеса, 29 листопада 2013 р.); «Кримінологічна теорія і практика: досвід, проблеми сьогодення та шляхи їх вирішення» (м. Київ, 20 березня 2014 р.); «Правовые реформы в постсоветских странах» (г. Кишинев, 28–29 марта 2014 р.); «Правова система держави: проблеми формування та перспективи розвитку» (м. Одеса, 12 грудня 2014 р.); «Кримінологічна теорія і практика: досвід, проблеми сьогодення та шляхи їх вирішення» (м. Київ, 26 березня 2015 р.); «Кримінально-правові та кримінологічні заходи протидії злочинності» (м. Одеса, 13 листопада 2015 р.); «Процесуальне та криміналістичне забезпечення розслідування кримінальних правопорушень в світлі вимог сучасного кримінального процесуального кодексу України» (м. Одеса, 26 листопада 2015 р.); «Роль та місце правоохоронних органів у розбудові демократичної правової держави» (м. Одеса, 25 березня 2016 р.); «Підготовка охоронців правопорядку в Харкові (1917–2017 рр.)» (м. Харків, 25 листопада 2017 р.); «Кримінологічна теорія і практика: досвід, проблеми сьогодення та шляхи їх вирішення» (м. Київ, 21 квітня 2018 р.);

«Кримінально-правові та кримінологічні аспекти протидії злочинності» (м. Одеса, 29 листопада 2019 р.); «Кримінологічна теорія і практика: досвід, проблеми сьогодення та шляхи їх вирішення» (м. Київ, 28 травня 2020 р.).

Публікації. Основні положення дисертації опубліковано в 19 наукових працях, серед яких сім статей – у виданнях, включених МОН України до переліку наукових фахових з юридичних наук, одна – у зарубіжному юридичному виданні (Люксембург), одинадцять статей – у збірниках тез наукових доповідей.

Структура та обсяг дисертації. Робота складається з анотації, переліку умовних позначень, вступу, трьох розділів, що містять дев'ять підрозділів, висновків, списку використаних джерел (305 найменувань на 30 сторінках) та шести додатків на 24 сторінках. Повний обсяг дисертації становить 234 сторінки, із них основний текст дисертації – 171 сторінці.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ РОБОТИ

У **вступі** обґрунтовано вибір теми дисертації; визначено зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами; сформульовано мету, завдання, об'єкт, предмет, методи дослідження; розкрито наукову новизну, практичне значення отриманих результатів, надано відомості щодо шляхів і форм їх упровадження; наведено характеристику апробацій і публікацій дисертанта, в яких відображено основні положення роботи.

Розділ 1 «Теоретичні засади запобігання пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів» складається з трьох підрозділів.

У *підрозділі 1.1 «Стан наукових досліджень проблем запобігання пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів»* систематизовані наукові здобутки науковців із питань безпеки руху та експлуатації транспорту (Т. О. Гуржій, Ю. Ф. Іванов, М. П. Климчук, В. А. Мисливий, С. О. Колб, Я. В. Матвійчук, В. І. Осадчий, С. Є. Петров, М. О. Свірін, С. С. Чернявський та ін.). Проведене дослідження дало можливість виявити різноманітні наукові підходи щодо конструювання складів та регламентації відповідальності за пошкодження шляхів сполучення та транспортних засобів. Одне з найбільш дискусійних питань є проблема міжгалузевої та внутрішньогалузевої диференціації відповідальності учасників руху з урахування характеру та ступеня їх фактичної участі у вчиненні кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту. Аналіз наукових досліджень, свідчить про те, що об'єктами вивчення є суспільні відносини, що виникають при забезпеченні безпеки шляхів сполучення та транспортних засобів, а також закономірності їх правового регулювання у сучасних умовах розвитку України. Зміст досліджуваних понять розроблювався не тільки в теорії кримінального права, кримінології, але й в інших галузях права, що обумовлено його складністю, багатоаспектністю та неоднозначністю.

Ґрунтуючись на результатах вивчення різноманітних підходів до розуміння запобігання пошкодженню шляхів сполучення та транспортних засобів й науково-теоретичного усвідомлення проблеми та актуальності запобігання посяганням на

безпеку руху та експлуатації транспорту, обґрунтовується необхідність визнання дослідження запобігання пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів, як самостійного спеціально-кримінологічного напрямку.

У підрозділі 1.2 *«Генезис кримінальної відповідальності за пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів»* проаналізовано історичні періоди становлення кримінальної відповідальності за пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів. Визначено періодизацію розвитку правової охорони безпеки руху та експлуатації транспорту, яка відбувалася з розвитком нових видів транспорту. Виділено три періоду формування юридичної відповідальності за пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів: 1) з 1649 р. по 1917 р., це час першого нормативного закріплення складів кримінальних правопорушень, загальним об'єктом посягання яких є – безпека транспорту, насамперед, залізничного; 2) з 1917 р. по 1991 р. – закінчення формування правової бази, що передбачала відповідальність за посягання на безпеку шляхів водного транспорту, шосейних, ґрунтових шляхів, правил охорони порядку та безпеки руху, недопущення незаконного використання транспорту; 3) з 1991 р. до цього часу – сучасне вітчизняне законодавство, що характеризується постійним процесом удосконалення кримінально-правової відповідальності за пошкодження шляхів сполучення та транспортних засобів. Предметом досліджуваних злочинів (у відповідності до ст. 277 КК України) є: 1) шляхи сполучення; 2) споруди на шляхах сполучення; 3) рухомий склад, судна; 4) засоби зв'язку чи сигналізації. Об'єктивну сторону злочину утворюють активні дії в одній із форм: а) руйнування; б) пошкодження предметів злочину; в) інші дії, спрямовані на приведення зазначених предметів у непридатний для експлуатації стан. Склад досліджуваного злочину матеріальний. Відповідно до ч. 1 ст. 277 КК України *«Пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів»* необхідною ознакою є настання одного з альтернативних наслідків: а) настання аварії; б) можливість настання аварії; в) порушення нормальної роботи транспорту; г) небезпека для життя людей чи настання інших тяжких наслідків. Суб'єктом досліджуваного злочину є особа, яка досягла до вчинення злочину 14-річного віку. Суб'єктивна сторона злочину характеризується прямим або непрямым умислом щодо руйнування або пошкодження шляхів сполучення, споруд на них, рухомого складу, засобів зв'язку та сигналізації, стосовно ж аварії потяга, судна або порушення нормальної роботи транспорту чи можливості їх настання.

У підрозділі 1.3 *«Зарубіжний досвід встановлення кримінальної відповідальності за пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів»* здійснено порівняльний аналіз кримінального законодавства країн Європи (Болгарія, Данія, Естонія, Іспанія, Італія, Литва, Нідерланди, Польща, Франція, Швеція, Швейцарія, Литовської Республіки, Німеччини) та інших країн, зокрема Білорусії, Ізраїлю, Казахстану, Китаю, Узбекистану, Японії.

З'ясовано, що існують два підходи при конструюванні складу кримінальних правопорушень, пов'язаних з приведенням в непридатність транспортних засобів та шляхів сполучення: 1) склад формується як матеріальний, де обов'язковою ознакою об'єктивної сторони виступають шкідливі наслідки (аварії, катастрофи, суттєва матеріальна шкода); 2) склад кримінального правопорушення сконструйований як формальний (за типом делікту створення реальної небезпеки).

У кримінальному законодавстві норми, що передбачають відповідальність за пошкодження шляхів сполучення та транспортних засобів зосереджені в спеціальних розділах, що передбачають відповідальність за посягання на безпеку транспорту (Болгарія, Іспанія, Нідерланди, Польща, Швейцарія), а також в інших розділах кримінального кодексу (в главах або розділах проти громадської безпеки (Данія, Китай, Німеччина, Франція)).

Характерною ознакою є те, що законодавство ряду країн у складі досліджуваного кримінального правопорушення передбачає також і відповідальність за «блокування транспортних комунікацій» (Білорусь, Німеччина, Франція).

Суб'єктом є осудна особа, що досягла віку кримінальної відповідальності. У країнах СНД та Балтії вік кримінальної відповідальності за загальним правилом з 16 років (і лише за окремі злочини з 14 років), у Китаї, Німеччині з 14, у Швеції, Швейцарії з 15 років, а у Польщі з 17 років, це обумовлено історичними та правовими традиціями.

Розділ 2 «Кримінологічна характеристика пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів в Україні» містить три підрозділи.

У підрозділі 2.1 *«Стан, структура, динаміка та географія пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів»* проаналізовано статистичні дані за 2010–2020 рр. щодо стану, динаміки, характеру пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів.

У структурі кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту, пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів складають у 2010 р. – 3,3 %, 2011 р. – 3,36 %, 2012 р. – 2,8 %, 2013 р. – 1,5 %, 2014 р. – 1,5 %, 2015 р. – 0,65 %, 2016 р. – 0,3 %, 2017 р. – 0,44 %, 2018 р. – 0,72 %, 2019 р. – 0,73 %, 2020 р. – 0,65 %. Але незважаючи на невелику частку досліджуваних кримінальних правопорушень у структурі так званих транспортних кримінальних правопорушень, завдана шкода вираховується значними збитками, так за офіційними даними в середньому кожного року шкода тільки залізниці складає від 600 тис. грн. до 1 млрд грн.

Встановлено, що кількість пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів з 2010 по 2014 рр. характеризувалася постійним зростанням (в середньому на 10,4 %), а починаючи з 2015 р. чисельність досліджуваних кримінальних правопорушень суттєво знизилась (зростання відбувалося в середньому на 1,5 %), що обумовлено відсутністю даних на тимчасово непідконтрольних територіях. Також важливим є те, що зменшення кількості зареєстрованих досліджуваних кримінальних правопорушень є недосконалість їх кваліфікації. Значна частина таких дій кваліфікуються за ч. 1 ст. 185 КК України, що підтверджується аналізом вироків суду за ст. 277 КК України й опитуванням співробітників слідчих підрозділів.

За результатами проведеного дослідження найбільша кількість злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту вчиняється у великих містах та промислових регіонах – Київ, Київська обл., Донецька, Дніпропетровська, Харківська.

У підрозділі 2.2 «Характеристика осіб, які вчиняють пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів» надано кримінологічну характеристику осіб, що пошкодили шляхи сполучення і транспортні засоби. Встановлено, що вчинено досліджуваних кримінальних правопорушень особами у 2010 р. – 324, у 2011 р. – 339, у 2012 р. – 287, у 2013 р. – 178, у 2014 р. – 245, у 2015 р. – 11, у 2016 р. – 81, у 2017 р. – 89, 2018 р. – 113, 2019 р. – 117, 2020 р. – 89.

Результати дослідження дали можливість виділити основні характеристики осіб, що пошкоджують шляхи сполучення і транспортні засоби. З них більша частина раніше вчиняла кримінальні правопорушення, у 2010 р. – 176 (питома вага 54,3 %), у 2011 р. – 206 (п.в. 60,7 %), у 2012 р. – 207 (п.в. 72,1 %), у 2013 р. – 91 (п.в. 51,1 %), у 2014 р. – 141 (п.в. 57,5 %), у 2015 р. – 1 (п.в. 9,09 %), у 2016 р. – 24 (п.в. 29,6 %), у 2017 р. – 48 (п.в. 53,9 %), 2018 р. – 51 (п.в. 45,1 %), 2019 р. – 43 (п.в. 36,7 %), 2020 р. – 65 (п.в. 73,7 %). Групою осіб було пошкоджено шляхи сполучення і транспортні засоби у 2010 р. – 73 (п.в. 22,5 %), у 2011 р. – 101 (п.в. 29,7 %), у 2012 р. – 66 (п.в. 22,9 %), у 2013 р. – 16 (п.в. 8,9 %), у 2014 р. – 40 (п.в. 16,3 %), у 2015 р. – 0 (п.в. 0 %), у 2016 р. – 5 (п.в. 6,17 %), у 2017 р. – 10 (п.в. 11,2 %), 2018 р. – 6 (п.в. 5,3 %), 2019 р. – 2 (п.в. 1,7 %), 2020 р. – 0 (п.в. 0 %).

Доведено, що дії винних осіб характеризуються прагненням отримати матеріальну вигоду (72,7 %), і бажанням покращити власне матеріальне становище (27,3 %). Виправдовує свої дії незначна частка осіб (4,1 %), 89,7 % засуджених визнавала провину та розкаювалася, серед них 9,6 % зробили це тільки після консультацій з захисником.

За результатами вивчення матеріалів кримінальних проваджень (справ) з'ясовано, що до кримінальної відповідальності було притягнуто 96,8 % чоловіків та 3,2 % жінок.

Особливості вікової характеристики осіб, що вчинили кримінальні правопорушення є те, що для вікових груп не має значної розбіжності (з 16 до 18 років було вчинено – 14,5 %, з 19–29 років – 10,9 %, з 30–35 років – 18,0 %, 36–45 років – 19,6 %. Частка осіб старше 50 річного віку складає – 13,2 %).

Ці дії вчиняються особами, що мають неповну середню освіту – 18,3 %, середню – 58,9 %; середню-спеціальну освіту – 22,2 %, особами, які мали вищу освіту – 0,6 %. Більшість осіб були повністю працездатними, але не мали на момент вчинення кримінального правопорушення постійної роботи 25,9 %. Темпи приросту числа осіб, що не мають постійного джерела прибутку складають – 11,3 %, з числа безробітних – 18,1 %. Характерно, що за останні роки кількість непрацюючих осіб, що пошкодили шляхи сполучення і транспортні засоби, постійно збільшується і вони не мають постійного джерела доходів.

У підрозділі 2.3 «Причини та умови пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів» встановлено, що специфіка причин та умов пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів має соціальний, економічний, правовий характер, зокрема: 1) недоліки забезпечення безпеки шляхів сполучення (недостатнє застосування заходів безпеки на шляхах сполучення та транспортних засобах; обмеженість застосування системи захисту та недопущення настання шкідливих наслідків); 2) низький економічний розвиток

(діяльністю держави щодо забезпечення розвитку економіки, зниження інфляційних процесів, зниження рівня бідності і, як наслідок, усунення соціальних протиріч в державі); 3) неефективність заходів по соціальному забезпеченню громадян (доступність отримання освіти, доступності закладів охорони здоров'я, реалізація соціальних гарантій держави); 4) недоліки у організаційно-управлінській діяльності (відсутність оновлення транспортної інфраструктури, недостатнє бюджетне фінансування, відсутність єдиної стратегії щодо розвитку єдиної транспортної системи); 5) проблеми правозастосовної діяльності; 6) особистісні фактори (взаємодія об'єктивних і суб'єктивних чинників, які складаються з послідовних елементів «ситуація» – «особа» – «дія», і реалізується у криміногенній ситуації, що сприяє пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів, а саме: а) ситуація, за якої у особи виникають труднощі при досягненні певної цілі; б) ситуація, за якої мотивація не є вирішальною в діяльності суб'єкта; в) ситуація, коли саме мотивація обумовлює прийняття особою рішення діяти певним чином; г) ситуація, що реалізується при конфлікті учасників і призводить до вчинення правопорушення).

За результатами проведеного дослідження сукупності всіх обставин, які вплинули на рішення особи обрати протиправний варіант поведінки в певній ситуації і, досліджуючи ситуацію як складовий елемент механізму протиправної поведінки, вчинення досліджуваного правопорушення було обумовлено взаємодією причин соціального, економічного, організаційно-управлінського характеру.

Розділ 3 «Заходи запобігання пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів в Україні» складається з трьох підрозділів.

У підрозділі 3.1 *«Загальносоціальні заходи запобігання пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів»* зазначено, що загальносоціальне запобігання є комплексом правових, економічних, соціальних, організаційно-управлінських, культурно-виховних заходів, що спрямовані на нейтралізацію або усунення причин та умов пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів.

Доведено, що основними заходами загальносоціального запобігання є соціальне регулювання та управління соціальними процесами на основі планомірного застосування заходів по недопущенню вчинення кримінальних правопорушень при дослідженні та передбаченні динаміки й структури причин, що обумовлюють протиправні прояви. Заходи загальносоціального запобігання визначають основний зміст впливу на злочинність. Саме тому система запобіжних заходів повинна бути спрямована на вирішення завдань двох рівнів: 1) вплив на макросередовище – зменшення кількості вчинених правопорушень в держави, зменшення рівня суспільної небезпеки кримінальної протиправності; зміна та покращення умов життя громадян України, їх зайнятість, соціальний контроль та соціальне забезпечення; 2) вплив на мікросередовище: а) організація та забезпечення нейтралізації причин та умов протиправної поведінки певних соціальних груп та застосування стримуючих запобіжних заходів; б) виявлення осіб, поведінка яких дає підстави прогнозувати реальну можливість вчинення кримінального правопорушення, і застосування до них коригуючого впливу.

У підрозділі 3.2 «Спеціально-кримінологічні заходи запобігання пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів» такі заходи розроблено на основі аналізу сукупності причин та умов пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів.

Доведено, що спеціально-кримінологічне запобігання є комплексною діяльністю державних органів та установ, громадських організації та здійснення заходів запобігання на стадії виявлення наміру чи готування до вчинення кримінального правопорушення, а також на етапі припинення розпочатої протиправної діяльності.

Запропоновано комплекс спеціально-кримінологічних заходів запобігання пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів, а саме: 1) аналіз оперативної обстановки та прогноз розвитку криміногенної ситуації на об'єктах транспортної інфраструктури; 2) організація та координація оперативно-розшукової діяльності підрозділів Національної поліції, спрямованої на виявлення і розкриття кримінальних правопорушень, що посягають на об'єкти транспортної інфраструктури і транспортні засоби; 3) застосування спільних заходів підрозділами Національної поліції та Державної служби України з безпеки на транспорті щодо своєчасного реагування на зміни криміногенної ситуації; 4) оцінка ефективності заходів, що застосовуються спеціальними суб'єктами щодо недопущення вчинення кримінальних правопорушень на об'єктах транспортної інфраструктури; 5) прогноз та планування спільних заходів підрозділами Національної поліції та Державної служби України з безпеки на транспорті на об'єктах транспортної інфраструктури і транспортних засобах; 6) організація та контроль виконання підпорядкованими підрозділами законодавства, нормативно-правових актів Національної поліції; 7) аналіз та узагальнення результатів запобіжної діяльності, надання необхідної практичної і методичної допомоги, розробка та здійснення заходів щодо вдосконалення запобіжної діяльності Державною службою України з безпеки на транспорті; 8) організація і проведення Державною службою України з безпеки на транспорті спільно із підрозділами Національної поліції аналітичних та кримінологічних досліджень з актуальних питань забезпечення безпеки транспортної інфраструктури.

У підрозділі 3.3 «Індивідуально-профілактичні заходи запобігання пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів» для підвищення ефективності запобіжних заходів, автором сформульовано положення щодо заходів індивідуально-профілактичного запобігання пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів. Під індивідуальним запобіганням пошкодженню шляхів сполучення та транспортних засобів розуміється система заходів, спрямованих на виявлення, усунення, нейтралізацію причин та умов вчинення кримінальних правопорушень, а також недопущення їх вчинення з боку конкретних осіб (або групи осіб). Суб'єктами індивідуального запобігання пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів є працівники підрозділів Національної поліції, Державної служби України з безпеки на транспорті, громадських організацій в межах їх компетенції.

Заходами індивідуального запобігання пошкодженню шляхів сполучення і транспортних заходів є: 1) формування бази (банки) даних, що входять до єдиної інформаційної системи Міністерства внутрішніх справ України щодо осіб, які посягали на об'єкти транспортної інфраструктури і транспортні засоби; 2) оперативне інформування, накопичення та використання баз даних про кримінальні правопорушення, що посягають на об'єкти транспортної інфраструктури і транспортні засоби та обставини їх учинення; 3) аналіз та обмін інформацією про факт пошкодження шляхів сполучення і транспортних заходів; 4) розробка заходів впливу на осіб з врахуванням мотивації протиправної поведінки, що можуть пошкодити шляхи сполучення і транспортні засоби; 5) оцінка потенційних ризиків при пошкодженні шляхів сполучення і транспортних заходів; 6) обмін досвідом у сфері забезпечення безпеки транспортної інфраструктури; 7) підготовка суб'єктів, що здійснюють заходи у сфері запобігання пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів; 8) моніторинг дотримання вимог законодавства суб'єктами, що здійснюють заходи у сфері запобігання пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів; 9) розроблення суб'єктами запобігання пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів пропозицій щодо вдосконалення законодавства та практики його застосування.

ВИСНОВКИ

У **дисертації** на основі узагальнення концепцій вітчизняних і зарубіжних учених, законодавства та багаторічної практики правоохоронних органів України та інших країн розроблено наукові положення й отримано результати, що в сукупності розв'язують важливу наукову задачу запобігання пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів в Україні, зокрема:

1. Аналіз наукових джерел свідчить про те, що кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту були об'єктами дослідження вітчизняних та зарубіжних вчених, але незважаючи, на досить інтенсивне теоретичне дослідження, в юридичній науці до цього часу немає монографічного дослідження, присвяченого дослідженню кримінологічної характеристики та запобіганню пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів.

2. Проведене історико-правове дослідження вітчизняного законодавства дало підстави виокремити три періоди формування кримінальної відповідальності за пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів. Так, у XIX–XX ст. сформовані правові приписи за приведення в непридатність шляхів сполучення і транспортних засобів, а чинне кримінальне законодавство оптимально структурувало кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту в окремому розділі Особливої частини «Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту», в якому у ст. 277 КК України передбачено відповідальність за пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів.

3. Компаративістський аналіз кримінального законодавства зарубіжних країн, дав можливість зробити висновок про наявність відповідальності за пошкодження шляхів сполучення та транспортних засобів. Також у складі досліджуваного злочину передбачено і відповідальність за «блокування транспортних комунікацій». Суб'єкт досліджуваного кримінального правопорушення є осудна особа, що досягла віку кримінальної відповідальності.

4. Вивчення стану й тенденції пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів дало підстави констатувати, що для пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів притаманно: 1) стабільність вчинення досліджуваних злочинів та інтенсивності поширення на території промислових центрів; 2) збереження частки від 0,5–3,3 % у структурі кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту; 3) груповий характер протиправних проявів; 4) рецидив пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів; 5) найбільша кримінальна активність притаманна наступним віковим групам: особи 30–35 років – 18,0 %, особи 36–45 років – 19,6 %; 6) соціальними наслідками пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів є завдана матеріальна фізична шкода, загроза життю та здоров'ю людей.

5. Дослідження кримінологічної характеристики осіб, що пошкоджують шляхи сполучення і транспортні засоби дозволяє зробити висновок, що більша частина осіб були працездатними, але не мали на момент вчинення кримінального правопорушення роботи. Більша частина досліджуваних кримінальних правопорушень вчиняється особами, що мають середню освіту (58,9 %), дані матеріалів кримінальних справ та кримінальних проваджень свідчать про те, що 54,1 % раніше були притягнуті до кримінальної відповідальності (з них 22,2 % – за однорідні кримінальні правопорушення, 19,7 % за вчинення крадіжки (ст. 185 КК України), 12,2 % – за різні види кримінальних правопорушень).

Переважно для таких осіб характерна корислива мотивація, що обумовлена значною деформацією у структурі соціальної спрямованості, оскільки позитивні компоненти недостатньо виражені, а соціально-психологічні якості особи нестійкі. На основі вивчення та аналізу мотивації поведінки та взаємодії особи з ситуацією, були виділені наступні типи осіб: 1) деструктивний тип; 2) звичний тип; 3) нестійкий тип; 4) випадковий тип.

6. Наголошено на соціально-економічній природі причин та умов пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів. Особливість досліджених детермінант пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів проявляється у взаємообумовленості опосередкованого або безпосереднього впливу різноманітних сфер державного та суспільного життя, а саме: 1) недоліки формування державної політики у сфері безпеки шляхів сполучення (організація, розробка, застосування заходів транспортної безпеки); 2) низький рівень забезпечення економічного розвитку транспортної інфраструктури (відсутність оновлення транспортної інфраструктури, зниження інвестиційної привабливості, знос виробничих фондів); 3) недовідання соціального забезпечення громадян України; 4) прогалини в організаційно-управлінській діяльності у забезпеченні безпеки транспортної інфраструктури;

5) неефективність правозастосовної діяльності (кваліфікація кримінальних правопорушень за ч. 2 ст. 185 КК України); 6) взаємодія об'єктивних і суб'єктивних чинників, які складаються з послідовних елементів «ситуація» – «особа» – «дія», і реалізується у в різноманітних варіаціях: 1) особа з чітко вираженою протиправною мотивацією – ситуація, що не має значення для протиправної поведінки; 2) особа з відносно стійкою протиправною мотивацією – ситуація, сприятлива для вчинення кримінального правопорушення; 3) особа зі слабо вираженою протиправною мотивацією – ситуація, що провокує вчинення кримінального правопорушення.

7. Визначено заходи загальносоціального запобігання пошкодження шляхів сполучення і транспортних заходів, а саме *«забезпечення безпеки транспортної інфраструктури України»*, як система заходів, що здійснюються підрозділами Національної поліції, Міністерством інфраструктури України, Державною службою України з безпеки на транспорті щодо усунення причин та умов посягання на шляхи сполучення та транспортні засоби, а також недопущення протиправного посягання в діяльність єдиної транспортної системи України.

Також на основі дослідження безпеки транспортної інфраструктури запропоновано внесення доповнень відповідно до положення Закону України «Про транспорт» і «Положення про Міністерство інфраструктури», на нашу думку «Положення» до п. 5 «здійснює нормативно-правове регулювання у сферах, які належать до його компетенції» доповнити *«здійснення заходів контролю за безпекою єдиної транспортної системи центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту»*.

З метою запобігання крадіжок з транспортної інфраструктури та транспортних засобів є, необхідним зміна кримінального законодавства у сторону його посилення щодо крадіжок деталей транспортного засобу, засобів зв'язку чи сигналізації, або іншого транспортного обладнання, якщо це спричинило чи могло спричинити аварію поїзда, судна або порушило нормальну роботу транспорту, або створило небезпеку для життя людей чи настання інших тяжких наслідків. У зв'язку з цим запропоновано: а) доповнити ч. 2 ст. 185 КК України таким змістом: *«...з транспортного засобу та транспортної інфраструктури, що призвело їх у непридатний для експлуатації стан»*; б) внести зміни до назви ст. 277 КК України та викласти ч. 1 у такій редакції: *«Пошкодження транспортної інфраструктури і засобів»*:

1. Умисне руйнування або пошкодження транспортної інфраструктури транспортних засобів, а також інші дії, спрямовані на приведення зазначених предметів у непридатний для експлуатації стан, якщо це спричинило чи могло спричинити аварію поїзда, судна або порушило нормальну роботу транспорту, або створило небезпеку для життя людей чи настання інших тяжких наслідків, - караються штрафом від п'ятдесяти до двохсот п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або виправними роботами на строк до двох років, або обмеженням волі на той самий строк, або позбавленням волі на строк до трьох років».

Ефективність застосування загальносоціальних заходів запобігання пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів залежить від застосування державного контролю, який є необхідним елементом управління. Важливість такої функції реалізується у формі корегуючих заходів, спрямованих на усунення причин та умов пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів та сприятиме: виявленню шляхів сполучення і транспортних засобів з високою потенційною вірогідністю пошкодження; моніторингу шляхів сполучення з можливими дефектами та пошкодженнями, які потребують поточного ремонту з метою недопущення їх руйнування.

8. Розроблені заходи спеціально-кримінологічного запобігання базуються на основі збору даних, їх оцінки, аналізу інформації щодо криміногенної ситуації. Суб'єктами спеціально-кримінологічного запобігання є підрозділи Національної поліції, Державна служба України з безпеки на транспорті.

Зазначено, що система запобіжних заходів ґрунтується на прогнозуванні потенційного пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів; взаємодії суб'єктів запобіганням правопорушень у сфері транспортної безпеки; моніторингу ефективності застосованих запобіжних заходів і на цій основі розробка й удосконалення застосованих заходів.

9. Розроблено систему заходів індивідуально-профілактичного запобігання пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів як логічного завершення комплексу запобіжних заходів. Наголошено, що заходи індивідуально-профілактичного запобігання повинні відображати 1) якісні зміни у мотивації та поведінці об'єктів запобіжного впливу; 2) набір заходів недопущення протиправної поведінки; 3) вплив на найближче оточення та несприятливе середовище особистості (зовнішні умови мотивації) і на саму особистість з відхиленням у поведінці (внутрішні умови мотивації). Запобіжний вплив повинен здійснюватися у таких напрямках: 1) структурно-мотиваційною перебудовою мотиваційної сфери особистості (стратегічний напрям); 2) корекція конкретної мотивації та вибору поведінки суб'єкта у характерній для нього криміногенній ситуації (тактичний напрям).

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

1. Челпан О. В. Профілактика правопорушень на транспорті *Південноукраїнський правничий часопис*. 2013. № 2. С. 22–25.
2. Челпан О. В. Генезис кримінальної відповідальності за пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів. *Південноукраїнський правничий часопис*. 2013. № 3. С. 52–55.
3. Челпан О. В. Злочини у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту. *Південноукраїнський правничий часопис*. 2013. № 4. С. 55–57.
4. Челпан О. В. Запобігання пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів. *Південноукраїнський правничий часопис*. 2016. № 9. С. 81–89.
5. Chelpan O. V. Prevention of Criminal Offenses Related to Damage to the Transport Networks in Ukraine. *European Reforms Bulletin*. 2017. № 3. P. 8–13.

6. Челпан О. В. Актуальні питання щодо особливості виявлення та документування розкрадань вантажів на залізничному транспорті. *Південноукраїнський правничий часопис*. 2019. № 4. С. 78–83.

7. Челпан О. В. Діяльність правоохоронних органів по зміцненню публічної безпеки та порядку на залізничному транспорті. *Південноукраїнський правничий часопис*. 2020. № 4. С. 80–81.

8. Челпан О. В. Історико-правовий аналіз злочинів. *Організаційно-правові засади боротьби з правопорушеннями на транспорті* : матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. (Одеса, 29 листоп. 2013 р.). Одеса : Одес. держ. ун-т внутр. справ, 2013. С. 285–286.

9. Челпан О. В. Стан дослідження проблеми запобігання пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів. *Кримінологічна теорія і практика: досвід, проблеми сьогодення та шляхи їх вирішення* : тези допов. наук.-теорет. конф. (Київ, 20 берез. 2014 р.). Київ : Нац. акад. внутр. справ, 2014. С. 104–106.

10. Челпан О. В. Личность преступника мешенника. *Правовые реформы в постсоветских странах* : матеріали междунар. науч.-практ. конф. (Молдавия, г. Кишинев, 28–29 марта 2014 г.). Кишинев, 2014. С. 273–277.

11. Челпан О. В. Права, свободи людини громадянина в Україні. *Правова система держави: проблеми формування та перспективи розвитку*: матеріали VII Всеукр. наук. конф. (Одеса, 12 груд. 2014 р.). Одеса : Одес. держ. ун-т внутр. справ, 2014. С. 52–55.

12. Челпан О. В. Стан і тенденції пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів. *Кримінологічна теорія і практика: досвід, проблеми сьогодення та шляхи їх вирішення*: зб. наук. праць за матеріалами наук.-теорет. конф. (Київ, 26 берез. 2015 р.). Київ : Нац. акад. внутр. справ, 2015. С. 119–122.

13. Челпан О. В. Жертва злочину. *Кримінально-правові та кримінологічні заходи протидії злочинності* : матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. (Одеса, 13 листоп. 2015 р.). Одеса : Одес. держ. ун-т внутр. справ, 2015. С. 180–182.

14. Челпан О. В. Заходи індивідуальної профілактики пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів. *Процесуальне та криміналістичне забезпечення розслідування кримінальних правопорушень в світлі вимог сучасного кримінального процесуального кодексу України*: матеріали Всеукр. наук.-практ. інтернет-конф. (Одеса, 26 листоп. 2015 р.). Одеса : Одес. держ. ун-т внутр. справ, 2015. С. 207–211.

15. Челпан О. В. Генезис кримінальної відповідальності за пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів. *Роль та місце правоохоронних органів у розбудові демократичної правової держави* : матеріали VIII міжнар. наук.-практ. конф. (Одеса, 25 берез. 2016 р.). Одеса : Одес. держ. ун-т внутр. справ, 2016. С. 346–347.

16. Челпан О. В. Заходи загальносоціального запобігання пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів. *Підготовка охоронців правопорядку в Харкові (1917–2017)*: матеріали наук.-практ. конф. (Харків, 25 листоп. 2017 р.). Харків : Харк. нац. ун-т внутр. справ, 2017. С. 298–301.

17. Челпан О. В. Заходи запобігання пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів. *Кримінологічна теорія і практика: досвід, проблеми сьогодення та шляхи їх вирішення* : матеріали міжвуз. наук.-практ. кругл. столу (Київ, 21 квіт. 2018 р.). Київ, 2018. С. 173–175.

18. Челпан О. В. Стосовно заходів запобігання пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів. *Кримінально-правові та кримінологічні аспекти протидії злочинності* : матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. (Одеса, 29 листоп. 2019 р.). Одеса : Одес. держ. ун-т внутр. справ, 2019. С. 255–257.

19. Челпан О. В. Кримінологічна характеристика осіб, що пошкоджують шляхи сполучення і транспортні засоби. *Кримінологічна теорія і практика: досвід, проблеми сьогодення та шляхи їх вирішення* : матеріали міжвуз. наук.-практ. кругл. столу (Київ, 28 трав. 2020 р.). Київ : МВС України, Нац. акад. внутр. справ, 2020. С. 278–284.

АНОТАЦІЯ

Челпан О.В. Кримінологічна характеристика та запобігання пошкодженню шляхів сполучення і транспортним засобам. – *Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.*

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук за спеціальністю 12.00.08 – кримінальне право та кримінологія; кримінально-виконавче право. – Національна академія внутрішніх справ, Київ, 2021.

Дисертація є одним із перших комплексних монографічних досліджень, в якому з використанням сучасних методів пізнання, розроблено систему заходів запобігання пошкодженню шляхів сполучення і транспортних засобів в результаті чого сформульовано низку інноваційних положень, висновків і пропозицій, які можуть слугувати подальшому розвитку державної політики у сфері транспортної безпеки, удосконаленню у цій сфері законодавчої бази і правозастосовної практики.

У роботі надано кримінально-правову та кримінологічну характеристику пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів. Систематизовано детермінанти, що сприяють вчиненню досліджуваних злочинів, проведено їх довгостроковий кримінологічний аналіз, визначено найбільш вагомі з них, що зумовлюють та сприяють вчиненню злочинів цієї категорії. Розкрито елементи кримінологічної характеристики осіб, що пошкоджують шляхи сполучення і транспортні засоби. З урахування критеріїв прогностичної оцінки змін тенденцій пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів, розроблено основні напрями запобігання пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів Національною поліцією.

Ключові слова: пошкодження шляхів сполучення, транспортні засоби, кримінологічна характеристика, детермінанти, особа злочинця, запобігання, запобіжні заходи, взаємодія суб'єктів запобігання.

АННОТАЦИЯ

Челпан О.В. Криминологическая характеристика и предупреждение повреждения путей сообщения и транспортных средств. – Квалификационная научная работа на правах рукописи.

Диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук по специальности 12.00.08 – уголовное право и криминология; уголовно-исполнительное право. – Национальная академия внутренних дел, Киев, 2021.

Диссертация является одним из первых комплексных, монографических исследований, в котором с использованием современных методов познания, учетом новейших достижений науки, разработана система мер предупреждения повреждения путей сообщения и транспортных средств, в результате чего сформулирован ряд инновационных положений, выводов и предложений, которые могут служить дальнейшему развитию государственной политики в сфере транспортной безопасности, совершенствованию в этой сфере законодательной базы и правоприменительной практики.

В работе представлена уголовно-правовая и криминологическая характеристика повреждения путей сообщения и транспортных средств. Систематизированы детерминанты, способствующие совершению повреждения путей сообщения и транспортных средств, осуществлен их долгосрочный криминологический анализ, определены наиболее значимые из них, которые обуславливают и способствуют совершению преступлений этой категории. Исследованы элементы криминологической характеристики лиц, которые совершают повреждения путей сообщения и транспортных средств. С учетом критериев прогностической оценки изменений тенденций повреждения путей сообщения и транспортных средств, разработаны основные направления предотвращения исследуемых преступлений подразделениями Национальной полиции.

Предложен ряд изменений по нормативному усовершенствованию уголовной ответственности за повреждение путей сообщения и транспортных средств.

Разработаны меры взаимодействия субъектов предупреждения повреждения путей сообщения и транспортных средств, с целью обеспечения эффективной реализации государственной политики в сфере предотвращения этих преступлений, путем разработки и осуществления комплекса мероприятий, направленных на устранение причин и условий, а также налаживание действенного сотрудничества правоохранительных органов с центральными и местными органами исполнительной власти в указанной сфере.

Усовершенствованы направления сотрудничества органов исполнительной власти совместно с подразделениями Национальной полиции для недопущения повреждения путей сообщения и транспортных средств и устранения тех обстоятельств, которые способствуют совершению этих преступлений.

На основе изучения опыта зарубежных стран (Европейского союза, СНГ, Китая и др.) предложено внесение изменений в уголовное законодательство для эффективного обеспечения транспортной безопасности.

С учетом критериев прогностической оценки тенденций повреждения путей сообщения и транспортных средств, разработаны основные направления предупреждения преступлений, совершаемых подразделениями Национальной полиции.

Ключевые слова: повреждения путей сообщения, транспортные средства, криминологическая характеристика, детерминанты, личность преступника, предупреждение, меры предупреждения, взаимодействие субъектов предупреждения.

SUMMARY

Chelpan O.V Criminological characteristics and prevention of damage to roads and vehicles. – *Qualification scientific work as a manuscript.*

Thesis for a Candidate Degree in Law in specialty 12.00.08 «Criminal law and Criminology; Penal law». – National Academy of Internal Affairs, Kyiv, 2021.

The dissertation is one of the first complex monographic researches in which with use of modern methods of knowledge, the system of measures of prevention of damage of roads and vehicles as a result of which a number of innovative positions, conclusions and offers which can serve further development of state policy in the field of transport safety is developed, improvement in this area of legislation and law enforcement practice.

The paper presents criminal law and criminological characteristics of damage to roads and transport measures. The determinants that contribute to the commission of the investigated crimes are systematized, their long-term criminological analysis is carried out, the most important of them are determined, which cause and contribute to the commission of crimes of this category. Elements of criminological characteristics of persons damaging roads and vehicles are revealed. Taking into account the criteria of prognostic assessment of changes in the tendencies of damage to roads and vehicles, the main directions of prevention of damage to roads and vehicles by the National Police have been developed.

Key words: damage to roads, vehicles, criminological characteristics, determinants, identity of the offender, prevention, precautionary measures, interaction of subjects of prevention.