

АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ ЩОДО ОСОБЛИВОСТІ ВИЯВЛЕННЯ ТА ДОКУМЕНТУВАННЯ РОЗКРАДАНЬ ВАНТАЖІВ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

Челпан О. В.

На сучасному етапі розвитку України відбуваються великі політичні, економічні та соціальні перетворення. Ці процеси проходять у складних умовах, які характеризуються кількісними та якісними змінами злочинності, криміналізацією різних сфер економіки. Сьогодні в економіці України залізничний транспорт залишається одним із основних. Обсяги перевезень вантажів і пасажирів останніми роками збільшились, що призвело до ускладнення криміногенної обстановки. Найбільш розповсюдженими та небезпечними для нашої держави злочинами з економічної точки зору на залізничному транспорті залишаються розкрадання вантажів. У статті розглядаються особливості виявлення та документування розкрадань вантажів на залізничному транспорті. Охарактеризовано групи щодо розкрадання вантажів на залізничному транспорті та способи вчинення.

Ключові слова: злочин, документування, залізничний транспорт, крадіжка, договір, розкрадання, протокол, акт.

На современном этапе развития Украины происходят политические, экономические и социальные преобразования. Эти процессы проходят в сложных условиях, характеризующихся количественными и качественными изменениями преступности, криминализацией различных сфер экономики. На сегодня в экономике Украины железнодорожный транспорт остается одним из основных. Объемы перевозок грузов и пассажиров в последние годы увеличились, что привело к усложнению криминальной обстановки. Наиболее распространенными и опасными для нашего государства преступлениями с экономической точки зрения на железнодорожном транспорте остаются хищения грузов. В статье рассматриваются особенности выявления и документирования хищений грузов на железнодорожном транспорте. Охарактеризованы группы о хищении грузов на железнодорожном транспорте и способы совершения.

Ключевые слова: преступление, документирование, железнодорожный транспорт, кража, договор, хищения, протокол, акт.

Theft of goods on railway transport means the unlawful, free removal and reversal in favor of the perpetrator or a third party of material values, which on the basis of the contract between the railway and its client are the subject of transportation of the railway and are in its temporary possession, quality and disposal. is the property of the railway and is moved by it using rolling stock. By accepting the property from the sender for transportation, the railway enters into an agreement with him, under which he assumes the obligation to move the property transferred to his destination, to secure it and to deliver it to the recipient. From the moment of acceptance of railway property for transportation the latter acquires the status of freight of railway transport. Criminal encroachments on goods transported by rail, as a rule, constitute crimes against property and are qualified under the relevant articles of Section VI of the Special Part of the Criminal Code of Ukraine. Most of them

are secret theft of someone else's property (theft). In addition to cargo thefts, the railways have facts of possession, robbery, robbery and extortion. Particular attention should be paid to the cases when a railway employee seizes a cargo by which he has been entrusted with the carriage or clearance or other activities related to the technological processes of rail transportation or the need to secure its storage, including through the abuse of officials by his official position. As a rule, property is the main direct object of offenses against goods carried by rail. At the present stage of Ukraine's development, major political, economic and social transformations are taking place. These processes take place in difficult conditions, characterized by quantitative and qualitative changes in crime, criminalization of various sectors of the economy. Today in the economy of Ukraine railway transport remains one of the main ones. Freight and passenger transport volumes have increased in recent years, which has made the crime situation more complicated. The most widespread and dangerous for our country crimes from the economic point of view on rail transport are theft of cargo. The article deals with the features of detecting and documenting theft of goods by rail. The groups for theft of goods by rail and methods of committing are described.

Therefore, this article contains the criminal law and forensic characteristics of theft of goods by rail and defines the typical procedure for investigating crimes in this category.

Key words: crime, documentation, railway transport, theft, contract, theft, protocol, act.

Постановка проблеми. Під розкраданням вантажів на залізничному транспорті розуміють протиправне, безоплатне вилучення та повернення на користь винної або третьої особи матеріальних цінностей, що на підставі договору між залізницею та її клієнтом є предметом перевезення залізницею і перебувають у її тимчасовому володінні і розпорядженні, а також матеріальних цінностей, які є власністю залізниці і переміщуються нею з використанням рухомого складу. Приймаючи від відправника майно для перевезення, залізниця укладає з ним договір, згідно з яким приймає на себе зобов'язання про переміщення переданого їй майна в пункт призначення, забезпечення його збереження та видачу його отримувачу. Із моменту прийняття залізницею майна для перевезення останнє набуває статусу вантажу залізничного транспорту. Злочинні посягання на вантажі, що переміщуються залізницею, як правило, утворюють злочини проти власності і кваліфікуються за відповідними статтями Розділу VI Особливої частини Кримінального кодексу України. Більшість із них становлять таємне викрадення чужого майна (крадіжки). Окрім крадіжок вантажів, на залізничному транспорті мають місце факти заволодіння ними шляхом грабежу, розбою і вимагання. Особливої уваги заслуговують випадки заволодіння вантажем працівниками залізниці, яким він був ввірений для здійснення перевезення або

оформлення чи інших дій, пов'язаних із технологічними процесами залізничних перевезень або необхідністю забезпечення його зберігання, в тому числі і шляхом зловживання службовими особами своїм службовим становищем. Основним безпосереднім об'єктом злочинів, що посягають на вантажі, які перевозяться залізничним транспортом, як правило, виступає власність.

Виклад основного матеріалу. Розкрадання вантажів на залізничному транспорті можна розділити на дві групи.

Перша група розкрадань вчиняється працівниками транспорту, що мають доступ до вантажу, але не є відповідальними за його схоронність.

1.1. Розкрадання шляхом несанкціонованого проникнення до вагона укладачів потягів, оглядачів вагонів, регулювальників швидкості руху потягів, працівників поїзних бригад шляхом зривання пломб і зняття закручень на дверях вагону з подальшим навішуванням і накладанням нових або раніше знятих чи зірваних.

1.2. Розкрадання під час завантаження у вагон шляхом навмисного uszkodження тари й часткового вилучення вантажу вантажниками, стропальниками, водіями автотранспорту з використанням тимчасової відсутності прийомоздавача або його неухваленості.

1.3. Розкрадання працівниками транспорту, що мають доступ до вантажу, але не є відповідальними за його схоронність, шляхом навмисного завантаження в несправний контейнер. Після завантаження і пломбування вони викрадають із нього вантаж без порушення цілісності пломб.

1.4. Розкрадання працівниками транспорту, що мають доступ до вантажу, але не є відповідальними за його схоронність, шляхом проламування стін, підлоги, даху вагона або контейнера, люкових фат у критих вагонах.

2. Розкрадання вантажів працівниками транспорту, відповідальними за його схоронність.

2.1. Розкрадання вантажів шляхом підроблення супровідних та інших документів за критеріями ваги, кількості місць, якості та списання нестачі вантажу в межах норм природних втрат. Одержувач на підставі такого оцінювання змушений оприбуткувати вантаж за вказаними в зазначених документах показниками.

Злочинці з кола прийомоздавачів, представників вантажоодержувачів (експедиторів, завідувачів складами, комірників) за взаємною домовленістю роблять у накладній відмітки про неіснуючу недостачу в межах норм природних втрат. Створені таким способом «надлишки» вони привласнюють. Із метою розкрадання в окремих випадках відмітки в накладній із підробленими підписами прийомоздавачів роблять завідувачі вантажними дворами, заступники начальників станцій, товарні касири й інші посадові особи.

2.2. Привласнення товару, який був помилково завантажений та перевезений. Іноді в процесі вивантаження виявляється вантажу більше за вказаний у супровідних документах. Найчастіше це відбувається через помилки відправника вантажу в заповненні документації, під час зважування або підрахунку місць вантажу тощо.

Відповідно до Уставу залізниць у таких випадках на виявлені надлишки вантажу повинен складатися комерційний акт. Однак злочинці з кола посадових осіб і представників вантажоодержувача з метою привласнення надлишків вантажу комерційний акт не склада-

ють, а викрадають вантаж або передають на реалізацію своїм співучасникам.

2.3. Розкрадання вантажів шляхом завищення в комерційних актах на псування, бій і нестачу вантажу даних про фактично виявлені нестачі або псування.

Нерідкими є факти, коли у фіктивних комерційних актах на псування, бій і нестачі вантажу завищено дані фактично виявленої нестачі або псування. До такого способу розкрадання зловмисники вдаються, коли вагони прибувають із несправними пломбами або uszkodженими кузовами, а також тоді, коли комерційний акт або акт загальної форми складався під час проходження вантажу. Створені таким шляхом невраховані надлишки вантажу злочинці привласнюють.

2.4. Розкрадання вантажів шляхом завищення приємоздавачами, у змові із представниками вантажоодержувача, ваги тари вагона в момент вивантаження в пункті призначення на вигадану величину та складання фіктивного комерційного акта з перекладанням відповідальності на відправника вантажу.

2.5. Розкрадання вантажів відправниками до завантаження з наступним приховуванням розкрадання зривання пломби й закручень після передавання вагона під відповідальність станції.

За чинними правилами завантажені відправником вагони приймаються для перевезення прийомоздавачем станції після зовнішнього огляду. Використовуючи цю обставину, злочинці-відправники вантажу здійснюють розкрадання до навантаження вантажу. Із метою приховання розкрадання вони зривають пломби й закручення після передавання вагона під відповідальність станції. Таким чином, злочинці намагаються створити видимість, що розкрадання вантажу відбулося після його завантаження і пломбування вагона.

Узагальнення практики боротьби з розкраданням вантажів показує, що сторонні особи, які вчинили розкрадання вантажу, зазвичай не зацікавлені в прихованні слідів, які вказують на факт розкрадання. І, навпаки, особи, що мають вільний доступ до вагонів із вантажем чи відповідають за його схоронність, під час вчинення розкрадання намагаються приховати факт розкрадання шляхом закладення слідів розкриття упакування, проламів у стіні, навішення зірваних пломб, знятих закручень та ін. Саме тому більшість таких викрадань вчиняються не під час проходження вантажу, а під час вивантаження вагонів чи на складах вантажоодержувача.

Для з'ясування причетності працівників транспорту до розкрадань вантажу у встановленому чи передбачуваному місці злочину (на станційних коліях, у вагонному парку та інше) співробітники правоохоронних органів повинні перевірити:

– час прибуття вагона в даний пункт і відправлення його звідти;

– хто і яким чином міг бути обізнаний про наявність у вагоні даного вантажу (при цьому враховуються випадки, коли працівники станції, з'ясувавши у супровідних документах наявність коштовного вантажу, вступають у змову з іншими залізничниками чи сторонніми особами, повідомляють їм про наявність коштовного вантажу у вагоні і разом із ними викрадають його);

– чи охоронявся вагон працівниками охорони (якщо викрадання вчинене з вагона, що охоронявся), перевіряється причетність до злочину осіб, що охороняли його;

– у якому саме місці у складі потяга знаходився вагон, чи могли його бачити працівники локомотивної бригади;

– хто із залізничників і сторонніх осіб знаходився на місці стоянки вагона, з якою метою, що там робив;

– ким і які операції здійснювалися з вагонами і вантажами, чи проводилися транспортні чи інші операції, які не були викликані службовою необхідністю.

Якщо розкрадання вчинено шляхом зриву пломб, ушкодження вагона, контейнера, пошкодження тари, упакування вантажу, вирішальне значення найчастіше має огляд місця події. Нерідко залежно від його результатів плануються подальші заходи.

У випадках виявлення розкрадань, вчинених шляхом підробки документів та інших порушень правил оформлення перевізних операцій, початковим матеріалом, відповідно до якого планується проведення тих або інших заходів, є зазвичай перевізні й інші документи. Залежно від характеру цих документів, правил їх оформлення, осіб, причетних до цих операцій, виявлення й розкриття таких розкрадань спрямовується в тому чи іншому напрямку.

Визначення нестачі зазвичай проводиться шляхом зіставлення наявної кількості вантажу з даними, зазначеними у відповідних залізничних і відправних документах (накладна, дорожня відомість, вагонний аркуш).

Потрібно мати на увазі, що за способом обліку вантажі поділяються на:

1) ті, що перевозяться помісцено (з урахуванням кожного місця), коли вантаж приймається від відправника за кількістю штук і місць, зазначених у накладній (штучно-тарні вантажі); ці вантажі під час приймання станцією зазвичай враховуються також і за вагою;

2) ті, що перевозяться насипом, навалом або наливом, коли вантажі приймаються тільки за вагою або обмірюванням.

У зв'язку із цим під час обліку вантажів першим способом нестача може виразитися в нестачі кількості цілих місць або частини вантажу в окремих місцях, а також ваги. Під час обліку вантажу другим способом нестача може бути визначена тільки за вагою або обмірюванням.

У випадку визначення нестачі слід критично ставитися до відомостей, що містяться в документах, і у випадку сумніву обов'язково їх перевіряти. Неправильне складання документів, внесення в них неправдивих відомостей може створити розбіжність між кількістю (вагою) вантажу, які зазначені в документах, і фактичною наявністю.

Для встановлення фактичної нестачі вантажу, що перевозився із урахуванням місць, можна використувати дані про кількість предметів і про їхню вагу, а під час перевезення тарно-штучних вантажів - також і ємності тари.

У багатьох випадках фактичну нестачу вантажу порівняно з документами можна також установити, переваживши кількість вантажу, що відповідає нестачі. Це дасть відповідь на запитання, чи міг відсутній вантаж мати вагу, яка дорівнює вазі нестачі вантажу. Для визначення фактичної вагової нестачі вантажу можна застосувати й такі способи:

1) зважування кожного місця вантажу на товарних вагах;

2) зважування вагонів із вантажем на вагонних вагах.

Для з'ясування більш точного розміру фактичної вагової нестачі низки вантажів потрібно враховувати встановлені норми природних втрат.

До основних факторів негативного характеру, що сприяють розкраданням на залізничному транспорті, відносяться:

– значна протяжність маршрутів вантажних перевезень;

– інтенсивність і динамічність перевізного процесу;

– цілодобовий графік роботи об'єктів транспорту;

– численність і різноплановість технологічних операцій з оброблення вантажу (від приймання до видачі);

– відсутність представника відправника вантажу під час видачі вантажу одержувачеві;

– незадовільне забезпечення схоронності вантажів на стаціонарних об'єктах залізничного транспорту;

До основних ознак розкрадань на залізничному транспорті можна віднести:

– систематичне виявлення й документальне оформлення пошкоджень дорожніх вантажів з ознаками нестачі, бою тощо переважно тими самими особами з кола працівників транспорту, що здають вантаж;

– систематичне недотримання посадовими особами станцій термінів і порядку оформлення комерційних документів, що фіксують факти нестач при перевезенні вантажів;

– неправильне оформлення документів на вивезення вантажу з території охоронюваного об'єкта;

– переписування (переоформлення) заднім числом комерційних актів та інших документів, що фіксують кількість і якість перевезеного вантажу;

– недбале (неправильне) ведення книг видавання (прийому) вантажів, зокрема виправлення в бік їхнього зменшення (збільшення), наявність інших ознак, що свідчать про порушення в процесі видавання (прийому) вантажів;

– систематичне неотримання (знищення) представниками клієнтських організацій копій комерційних актів, складених на надлишки вантажів;

– систематичні відмітки посадових осіб транспорту в транспортних накладних про нестачу вантажів у межах норми природних втрат або про розбіжності у вагових показниках;

– надходження зі станції призначення (сортування) комерційних актів (інших документів) на нестачу матеріальних цінностей у вагонах (контейнерах), що прибули з непошкодженими пломбами станції відправлення;

– систематичні претензії постачальників до транспортних організацій або вантажодержувачів, які обґрунтовано оскаржують результати видавання вантажів працівниками транспорту;

– неоприбуткування у встановлений термін виявлених надлишків або бездокументних вантажів.

Під час розслідування злочинів щодо розкрадань вантажу шляхом фіктивного оцінювання в накладній про нестачу вантажу в межах норм природних витрат варто вилучити у вантажодержувача накладну, за якою був отриманий і вивезений зі станції вантаж. Одночасно на тій станції, де здійснювалося вивантаження і видача вантажу одержувачу, оглядаються і вилучаються книги переваження і видачі вантажу. Якщо вага вантажу, що надійшов під час перевезення, відповідає кількості, зазначеній у накладній, чи перевищує її, то оцінювання, зроблене в накладній про нестачу вантажу

в межах норм природних витрат, може бути фіктивним. Результати такого огляду оформляються протоколом, а документи в подальшому можуть долучатися до кримінальної справи як речові докази.

Викрадання, які приховувалися підробленим Комерційним актом про нестачу вантажу, пов'язані з тим, що зазвичай такий акт оформляється зовні правильно і підписується уповноваженими особами, але містить зведення, що не відповідають дійсності. Із метою викрадання злочинці найчастіше складають підроблений Комерційний акт про нібито виявлену нестачу вантажу у вагоні чи нестачу його у великих розмірах порівняно з фактичною.

У випадку складання фіктивних комерційних актів на неіснуючу нестачу вантажів вилучаються ці акти, чорнові записи про відважування, заявки прийомоздавачів на складання Комерційних актів, книги вивантаження, переваження і видачі вантажів, пропуску на вивіз вантажу з території станції й інші документи, що можуть свідчити про вчинене викрадання.

Треба відмітити, що під час виявлення та розслідування розкрадань вантажів із метою збирання додаткової інформації та більш повного орієнтування в обставинах події, що сталася, завжди вивчають перевізні залізничні документи (накладна, дорожня відомість, вагонний лист і натурний лист потягу), а також Акт загальної форми і Комерційний акт, які належать до спеціального виду комерційної документації.

Порівняння ваги і кількості місць у вагоні із записами в накладній дає можливість визначити вид і кількість відсутнього вантажу. У накладній також можуть міститися штемпельні відмітки про складання актів загальної форми.

Зі змісту дорожньої відомості можна встановити маршрут (шлях) і час транспортування вантажу, а також працівників транспорту, що мали доступ до вантажу під час його оброблення.

Зі змісту вагонного листа можна установити номер вагона (платформи), номери контейнерів, перевезених на платформі; зведення про пломби, кількість і вид перевезеного вантажу, час навантажування і вивантаження, найменування станції відправлення, сортування і призначення, зведення про перевантаження вантажу в інший вагон, номери накладних, на підставі яких зроблено завантаження, прізвища прийомоздавачів, що оформляли навантаження і вивантаження.

Під час вивчення змісту натурального листа потягу можна встановити номери вагонів і порядок їхнього розташування у складі потягу, вагу вантажу, пункти призначення для кожного вагона, зведення про вагони, супроводжувані воєнізованою охороною чи провідниками. Аналіз натурального листа дає можливість визначити також місце перебування вагона у вантажному парку в той час, коли з нього вчинено викрадання.

З Акту загальної форми встановлюються місце і час виявлення порушень правил перевезення чи несправностей, їхній характер, прізвища осіб, що виявили дані порушення.

Вивченням Комерційного акта визначаються відомості про відправника вантажу і вантажоодержувача, станції відправлення і призначення, стан вагона (контейнера), зняті пломби, вантажу, його упакування, укладання і маркірування, вид, кількість і вагу відсутнього вантажу, інші обставини, що вказують на ознаки розкра-

дання, псування чи ушкодження перевезених матеріальних цінностей, а також час і місце виявлення комерційного браку, осіб, що брали участь в огляді рухомого складу і вантажу.

Важливі дані можна одержати також під час вивчення облікових документів і книг, до яких належать: книга пред'явлення потягів вантажного парку до технічного огляду, книга прийому вантажів, книга опломбування вагонів і контейнерів, книга вивантаження вантажу.

Іноді розкрадається вантаж, який виявився в «надлишку», тобто в більшій кількості, ніж значиться в документах. При цьому не можна не враховувати, що нестача й надлишок взаємно пов'язані. Наприклад, якщо у вагоні виявлений надлишок вантажу порівняно з кількістю, зазначеною в залізничній накладній, то у відправника вантажу за умови правильного обліку повинна виявитися нестача даного вантажу. Якщо нестача у вагоні утворилася тому, що в залізничній накладній була зазначена більша кількість вантажу, ніж фактично відправлена, то на складі відправника або станції відправлення повинен бути надлишок такого вантажу порівняно з кількістю, що значиться в документах.

Тому під час виявлення надлишку необхідно ретельно перевірити обставини його виникнення й виявити пов'язану з ним нестачу.

Типовими заходами щодо перевірки інформації про факти розкрадання є: опитування громадян, співробітників залізниці та інших осіб, яким відомі факти, пов'язані з розкраданням; витребування та вивчення перевізних документів (накладні, дорожня відомість, вагонний лист, натурний листок потяга, натурна відомість), вивчаються також акти загальної форми, комерційний акт, документи, які відображають швидкість руху потяга, його зупинки та час проходження кожної дільниці шляху; аналітичне осмислення виявленої інформації із ціллю визначення її відношення до злочину та шляхів перетворення в докази.

За наявності інформації про місце та осіб, які вчиняють розкрадання вантажів, розробляються та проводяться операції із захоплення злочинців по гарячих слідах, тобто під час здійснення розкрадання.

Перелік питань для експерта під час проведення експертизи документів може бути таким:

- виконані письмові знаки на документі знаряддями письма (ручкою, олівцем, чорнилами) чи друкованим способом?
- чи було внесено зміни до документа?
- якщо були зміни в тексті, підписах, печатках документу, то яким способом вони внесені?
- виконані елементи тексту, печатки в різний час чи ні?
- чи є на документі якісь позначки, зроблені невидимими чорнилами?
- відбиток печатки є підробленим чи справжнім?
- які особливості має прилад для друку, на якому виконано документ?
- чи можна ідентифікувати підроблений документ із вилученими приладами для друку, що надані для дослідження?
- чи виконані надані зразки та документи однією особою чи різними?
- який спосіб друкарського виконання документів використаний для підроблення документів (високий, глибокий, плоский друк)?

– які документи і за якими справами з раніше досліджуваних мали аналогічні способи підробки, виготовлення документів?

– та інші.

Крім цих питань, слідчий може поставити й інші питання експерту, залежно від того, який вид експертизи проводиться: перша чи додаткова.

Під час викрадення вантажу з критого вагону без явних ознак порушення цілісності вагону призначається експертиза ЗПП, де експерт дає відповідь на питання, чи відкривалося ЗПП після його фіксації, і якщо так, то яким способом і за допомогою яких інструментів та пристроїв.

Під час розслідування злочинів зазначеної категорії можуть призначатися й інші експертизи, зокрема товарознавча, криміналістична (пломба, закрутка, замки, сліди рук, ніг, транспортних засобів та засоби зламу).

У контексті наявних засобів вагового контролю може бути призначена експертиза технічного стану вагового обладнання, перед якою можуть бути поставлені такі питання:

1. Який технічний стан вагового обладнання (вузла, механізму, деталі)?

2. Чи відповідає технічний стан вагового обладнання технічним нормам та стандартам для виконання зважування потягів під час їх руху?

3. Чи мають місце технічні несправності в даному ваговому обладнанні, і якщо вони наявні, то в яких деталях, вузлах?

4. Яка причина несправності?

5. Якщо несправність виникла в результаті сторонніх дій, то яке обладнання, засоби використовувалися для виведення механізму чи вузла з ладу?

6. Чи не даним засобом було виведено з ладу вагове обладнання?

7. Коли виникли несправності?

8. Чи могли посадові особи виявити дані несправності, і якщо так, то яким чином?

9. Яка ступінь впливу виявленої несправності на точність зважування вагового обладнання?

10. Чи є причинний зв'язок між технічними несправностями і точністю зважування потягів під час руху?

11. Якими професійними знаннями володів суб'єкт, який вніс технічні зміни до вагового обладнання?

Отже, необхідно відзначити, що в подальшому, під час розслідування розкрадення вантажів із використанням підроблених документів слідчий повинен призначити техніко-криміналістичну експертизу документів, за необхідності – почеркознавчу. Роль слідчого у призначенні такої експертизи полягає в тому, що він визначає у своїй постанові програму експертного дослідження, надає експерту об'єкти дослідження та формулює питання, що визначають межі дослідження. Також він забезпечує об'єктивність та необхідний науковий рівень дослідження шляхом визначення експертної установи та рівня окремого експерта, що має певну компетенцію та роз'яснює йому права та обов'язки. Крім того, слідчий здійснює контроль за об'єктивністю, повнотою та науковістю дослідження, може бути присутнім під час проведення експертизи та вимагати роз'яснення експерта із приводу дій, що проводилися, забезпечує права та законні інтереси підозрюваних, обвинувачених та інших учасників процесу (зокрема, забезпечення їх допуску до проведення експертизи).

Висновки. До причин низької ефективності розслідування розкрадань вантажів на залізничному транспорті відносяться, по-перше, специфіка роботи залізничного транспорту і пов'язані із цим особливості вчинення та приховування злочинів; довжина території залізниці, цілодобовий режим роботи транспорту, швидке пересування вантажів – усе це ускладнює встановлення точного місця викрадення вантажу, свідків та очевидців й інших обставин. По-друге, недоліки в роботі органів досудового розслідування, що виникають унаслідок некваліфіковано проведених слідчих (розшукових) дій, відсутність спеціалізації слідчих та оперативних працівників під час розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті. Відтак удосконалення й оптимізація процесу розкриття і розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті є одним із актуальних завдань, які постають сьогодні перед криміналістикою. Вирішення цього завдання потребує виділення й поглибленого дослідження питання щодо розроблення та впровадження в діяльність слідчих органів відповідних науково-методичних рекомендацій, які базувалися на концептуальних положеннях методики розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті.

Література

1. Про затвердження Статуту залізниць України : постановою Кабінету Міністрів України від 06. 04. 1998 р. № 457 із змін., внес. згідно із Постановами Кабінету Міністрів України : за станом на 25. 12. 2002 р. № 1973-2002-п. URL : <http://zakon1.rada.gov.ua>.
2. Правила перевезення вантажів у супроводі провідників відправників (одержувачів) (Ст. 40 Статуту) : правила Міністерства транспорту України від 21. 11. 2000 р. № 644 із змін. : за станом на 10. 09. 2001 р. № z0793-01. URL : <http://zakon1.rada.gov.ua>.
3. Порядок та особливості документування та досудового розслідування розкрадання вантажів на залізничному транспорті: методичні рекомендації / К.О. Чаплинський, І.В. Пиріг, В.В. Єфімов та ін. Дніпро : Дніпроп. держ. ун-т. внутр. справ, 2017. 80 с.
4. Атамас П.І. Бухгалтерський облік у галузях економіки. Київ : ЦУЛ, 2010. 392 с. ISBN 978-611-01-0044-1.
5. Васильев И. И. Организация движения на железнодорожном транспорте. Москва : Трансжелдориздат, 1948. Ч. 1. 452 с.
6. Гіжевський В.К. Правове регулювання транспортною системою України. Київ : ІЕУГП, 2000. 141 с.
7. Даньків Й.Я. Бухгалтерський облік у галузях економіки. Київ : Знання, 2007. 243 с. ISBN 966-346-265-5.
8. Базась М.Ф. Теоретико-методологічні засади судово-бухгалтерської експертизи. Київ : МАУП, 2007. 488 с. ISBN 966-608-602-6.
9. Бандурка О.М. Основи судової бухгалтерії. Харків : ХНУВС, 2002. 336 с. ISBN 966-610-018-5.
10. Глібо В.М. Судова бухгалтерія. Київ : Юрінком Інтер, 2004. 224 с. ISBN 966-667-142-5.
11. Даньків Й.Я. Бухгалтерський облік у галузях економіки. Київ : Знання, 2007. 243 с. ISBN 966-346-265-5.
12. Долматова І.В. Судебная бухгалтерия. Москва : Дашков и К, 2009. 216 с. ISBN 978-5-394-00369-1.
13. Дубонос Е.С. Судебная бухгалтерия. Москва : Юрайт, 2010. 376 с. (Основы наук). ISBN 978-5-9916-0569-4.
14. Живко З.Б. Контрольно-ревізійна діяльність : конспект лекцій. Модуль 1 і 2. Київ : Алерта, 2008. 444 с. ISBN 978-966-8533-78-5.

15. Живко З.Б. Судова бухгалтерія. Київ : Атіка, 2007. 334 с. ISBN 978-966-326-250-5.

16. Камлик М.І. Судова бухгалтерія. Київ : Атіка, 2007. 552 с. ISBN 966-326-218-4.

17. Кравцов Д.В. Судова бухгалтерія. Одеса : Юрид. літ., 2008. 136 с. ISBN 966-966-419-059-3.

18. Кузьмічов В.С. Використання спеціальних знань при розслідуванні розкрадань вантажів на залізничному транспорті : монографія ; МВС України, ДДУВС. Дніпропетровськ : Ліра ЛТД, 2008. 168 с. ISBN 978-966-383-152-7.

19. Шарманська В.М. Судова бухгалтерія. Київ : ЦУЛ, 2008. 454 с. ISBN 978-966-364-594-0.

20. Шелехов, Артем Олексійович. Судова бухгалтерія : навч. посіб. Одеса : ОДУВС, 2010. 122 с.

*Челпан О. В.,
здобувач кафедри кримінології
та кримінального права
Національної академії внутрішні справ*