

логічним обставинам та впливам, здатності до гнучкості та модифікації поведінки, до перерозподілу внутрішнього психофізіологічного та особистісного ресурсу.

**Висновки.** Підсумовуючи вищезазначене, слід підкреслити, що основними чинниками вдосконалення професійної діяльності військовослужбовців УДО України є, по-перше, наявність переліку професійно-значущих якостей, що повинні відповідати вимогам професійної діяльності згідно з її структурними та функціональними компонентами; по-друге, організація доцільного та науково обґрунтованого професійного психологічного відбору за критеріями, визначеними в психограмах спеціалізованих напрямів діяльності; по-третє, здійснення цілеспрямованої спеціальної професійної психологічної підготовки, орієнтованої на формування професійної підготовленості та психологічної готовності охоронця не лише як функціонально досконалого виконавця, а й з урахуванням потенціалу його особистісного зростання та розвитку.

**Список використаних джерел:**

1. Дяченко М.И., Кандыбович Л.А. Психологические проблемы готовности к деятельности. Минск : Изд-во БГУ, 1976. 173 с.
2. Корж П. Негосударственная безопасность : руководство по подготовке профессиональных телохранителей. Ростов-н/Д : Феникс, 2002. 448 с.
3. Соломон Р. Емоційна травма після перестрілки. *Журнал практического психолога*. Київ, 1996. № 2. С. 12–16.
4. Шишкін А. Признаки подготовки терористического акта против охраняемого лица и противодействие преступному замыслу. *Телохранитель*. 1996. № 6. С. 28–31.

УДК 343.2

DOI <https://doi.org/10.32844/2618-1258.2019.2-1.36>

**ГРЯНКА Г.В.**

**ОСОБА ЗЛОЧИНЦЯ, ЯКА ВЧИНЯЄ КОРИСЛИВІ ЗЛОЧИНИ  
НА ПАСАЖИРСЬКОМУ ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ, ТА ЙЇ ЖЕРТВА**

Стаття присвячена вивченняю особи злочинця, який вчинив корисливий злочин на пасажирському залізничному транспорті, та його жертви. На основі аналізу наукових підходів, матеріалів слідчої та судової практики, норм чинного законодавства України автором проаналізовано особу злочинця як елемент криміногії характеристики злочинів на залізничному транспорті, здійснено спробу його класифікації, а також досліджено окремі категорії корисливих злочинців. У залежності від особистісних характеристик, що ведуть до віктичної активності, в роботі виділяються види жертв злочину на пасажирському залізничному транспорті. З'ясовано, що комплексний підхід до вивчення особи злочинця неможливий без виявлення причин та умов, що сприяють вчиненню корисливих злочинів на пасажирському залізничному транспорті, поряд із «особистісними» факторами необхідно «звернути увагу і на ті об'єктивні умови, що дають можливість дослідити поведінку злочинця та суспільно-небезпечні наслідки». Визначено, що одним із основних напрямів діяльності правоохоронних органів із запобігання злочинності на залізничному пасажирському транспорті є запобігання і розкриття корисливих злочинів у пасажирських потягах. Кількість цих злочинів, за свідченням даних кримінальної статистики, за останній час значно зросло. Корисливі злочини в потягах складають майже половину від усіх корисливих злочинів на транспорті, які реєструються. Зроблено висновок, що особа, яка стала жертвою корисливого злочину на заліз-

---

© ГРЯНКА Г.В. – кандидат юридичних наук, доцент, доцент кафедри кримінального права, процесу і криміналістики (Київський інститут інтелектуальної власності і права Національного університету «Одеська юридична академія»)

ничному пасажирському транспорті, визначається сукупністю її прав і обов'язків, відношеннями з іншими особами, втягнутими в орбіту злочинної діяльності. Позиція жертви на залізниці – це особливості відносин між «співпотерпілими» і третьими особами або свідками злочину і між жертвою і злочинцем. Роль жертви на залізничному транспорті – суттєвий фактор у вчиненні злочину. Її поведінка може так вплинути на розвиток конфлікту, що перетворить її з об'єкта злочину у його суб'єкт. Із точки зору теорії ролей жертви злочину на пасажирському залізничному транспорті можуть бути такі, що усвідомлюють чи не усвідомлюють своє становище; стійкими та випадковими. Роль потерпілого може бути також відкритою чи прихованою.

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

The article is devoted to the study of the identity of the offender who committed an acquisitive crime on passenger railway transport, and its victim. Based on the analysis of scientific approaches, materials of investigative and judicial practice, the norms of the current legislation of Ukraine, the author analyzed the identity of the offender as an element of the criminological characteristics of railway transport crimes, attempted to classify it, and also investigated certain categories of acquisitive criminals. Depending on the personal characteristics leading to the victimization activity, the work identifies the types of victims of crime on passenger railway transport. It is found that a comprehensive approach to the study of the perpetrator's identity is impossible, without identifying the causes and conditions that contribute to the commission of selfish crimes in passenger rail, along with "personal" factors need to "pay attention to those objective conditions that allow to investigate the behavior of the offender and the socially dangerous consequences". It is determined that one of the main areas of activity of law enforcement agencies for the prevention of crime in railway passenger transport is the prevention and disclosure of selfish crimes in passenger trains. The number of these crimes, according to criminal statistics, has increased significantly recently. Traffickers account for almost half of all self-reported traffic crimes. It is concluded that a person who has been a victim of a self-serving crime in rail passenger transport is determined by the totality of his/her rights and obligations, relations with other persons involved in the orbit of criminal activity. The victim's position on the railway is a feature of the relationship between the "victim" and the third party or witness to the crime and between the victim and the offender. The role of the victim in the rail transport is a significant factor in the crime. Her behavior can affect the development of a conflict so much that it will turn her from a crime subject to a subject. From the point of view of the theory of the role of the victim of the crime on the passenger rail, they may be aware or not aware of their position; persistent and casual. The role of the victim may also be open or hidden.

**Key words:** acquisitive crimes on passenger railway transport, identity of the offender, victim of crime, prevention.

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

Водночас глибока системна криза, що охопила на початку 90-х років ХХ ст. усі сфери життєдіяльності українського суспільства, зумовила істотну деформацію тих суспільних відносин, що охороняються правом, зокрема у транспортному комплексі країни. Занепад моральних основ, недостатньо розвинена правосвідомість, криміналізація суспільних відносин і правовий нігілізм, що набули тотального характеру, певною мірою сприяли зростанню злочинності на залізничному транспорті. Здійснені у цей період структурно-економічні й інституційні перетворення не тільки

не принесли позитивні результати, але й багато у чому привели до руйнівних наслідків. Негативним відзеркаленням вказаних явищ стало зниження до критичної відмітки розвитку галузі, як наслідок недбалого державного управління залізничним транспортом, ліквідація міліції (поліції) на транспорті та, як наслідок, зростання специфічного виду злочинності, яка видозмінилася й набула яскраво вираженої корисливої спрямованості.

Аналіз публікацій, в яких започатковано розв'язання даної проблеми. Методологічну основу для дослідження проблем запобігання корисливим злочинам заклали праці Ю.М. Антоняна, М.М. Бабаєва, В.В. Василевич, Б.М. Головкіна, В.В. Голіни, В.К. Грищука, О.М. Джужі, А.І. Долгової, А.П. Закалюка, О.М. Литвинова, В.В. Лунєєва, А.В. Савченка та ін. Безпосередньо проблемам запобігання злочинам на залізничному транспорті присвятили свої праці: Є.Ф. Азаров, М.М. Баранов, С.І. Вінокуров, А.П. Гаврилишин, Є.О. Єрмаков, С.В. Косих, Є.О. Краенський, Г.О. Кушнір, А.В. Мілашевич, С.В. Продайко, О.О. Юхно, С.В. Якимова, Х.П. Ярмакі. Праці згаданих авторів мають важливе наукове і практичне значення. Проте в них не приділялося достатньо уваги аналізу корисливих злочинів на пасажирському залізничному транспорті як соціального феномену, а також комплексному дослідженням причин та умов їх вчинення.

**Результати дослідження.** Вивчення особи, яка вчинила корисливий злочин на пасажирському залізничному транспорті, та його жертви буде неповним, якщо не систематизувати отримані про них дані за певними критеріями. Запобігання злочинності не може орієнтуватися лише на індивідуальну неповторність окремої особи, водночас необхідно враховувати неоднорідність контингенту злочинців. Ця проблема розв'язується шляхом розподілу злочинців на окремі групи і типи, що досягається за допомогою класифікації та типології.

Під класифікацією в кримінології розуміється розподіл статистичної сукупності на групи за певними жорсткими ознаками [1, с. 118]. У рамках класифікації фактично вивчається не особа в комплексі її характеристик, а контингенти злочинців. При цьому виявляється поширеність серед них тих чи інших ознак. Найчастіше класифікація використовується у кримінології за такими критеріями:

- 1) за соціально-демографічними даними (стать, вік, місце проживання). У кримінально-правовій статистиці виділяють неповнолітніх – із 14 до 18 років, осіб молодого віку (18-29 років), зрілого віку (30 років і старше);
- 2) за соціально-економічними показниками (освіта, професія, наявність чи відсутність роботи, матеріальне становище тощо);
- 3) за громадянством (громадяни України, іноземці та особи без громадянства);
- 4) за станом особи в момент вчинення злочину (алкогольне чи наркотичне сп'яніння, перебування у складі злочинної групи, в місцях позбавлення волі тощо) [2; 3]

Класифікувати осіб, що вчинили корисливі злочини на пасажирському залізничному транспорті, можливо й на інших підставах, зокрема за видами вчинених злочинів: злодії, грабіжники, шахраї тощо. Цей розподіл ґрунтується на виді злочину і менше – на особливостях особи злочинця, для якої злочин є хоч і суттєвою, але не єдиною характеристикою. Очевидно, що подібна класифікація не може дати детальну характеристику особи злочинця, на основі якої ми зможемо розробити конкретні заходи протидії корисливим злочинам на залізничному пасажирському транспорті.

У кримінальному праві існує також розподіл злочинців залежно від ступеня їхньої суспільної небезпеки. Це особи, які вчинили особливо тяжкі, тяжкі, середньої або невеликої тяжкості злочини, а також особи, які раніше відбували покарання у вигляді позбавлення волі [4, с. 94; 5, с. 174].

Серед осіб, які вчинили злочини на залізниці, значну кількість складають чоловіки – 88%. Вони вчинили 94% корисливих злочинів у нетверезому стані. Серед осіб чоловічої статі притягнено до кримінальної відповідальності за крадіжки: 71% – особистого майна громадян, що залишились без догляду; 12% – вчинили злочин щодо осіб, що перебували в нетверезому стані; 5% – вчинили крадіжки шляхом зловживання довірою; 9% – викрали речі з автоматичних камер зберігання. Серед осіб жіночої статі притягнуто до кримінальної відповідальності 12% за злочини корисливої спрямованості на пасажирському залізничному транспорті. У той же час ними вчинено більше злочинів корисливої спрямованості шляхом зловживання довірою.

Із кількості жінок, що були притягнуті до кримінальної відповідальності за корисливі злочини, більшість (64%) вчинили крадіжки майна, що залишилось без догляду, на другому місці – крадіжки шляхом зловживання довірою (20%), крадіжка майна з автоматичних камер зберігання (12%), обікрали осіб у нетверезому стані – 6%. Таким чином, жінки в 4 рази більше, ніж чолові-

ки, вчиняють крадіжки шляхом зловживання довірою – це необхідно враховувати під час розроблення профілактичних заходів органами Національної поліції України.

Оцінка злочинності і злочинців, їхніх вікових категорій, як справедливо відмічає Ю.М. Антонян, має вирішальне значення для виявлення її специфічних рис, необхідних для розроблення форм і методів корекції антисуспільної і злочинної поведінки [6, с. 74].

Основну групу осіб, які вчинили злочин на залізниці, складають особи без основного місця проживання і роботи (30%), учні середніх шкіл, професійно-технічних училищ (12%), «злодії-гастролери» (35%) і частина осіб, що мають судимість (35%). Усі вони представляють наукову і практичну зацікавленість для кримінологічного аналізу особи злочинця.

Характеризуючи вік злочинців, що притягалися до кримінальної відповідальності за вчинення корисливих злочинів на пасажирському залізничному транспорті, необхідно відмітити, що серед них – більша частина осіб від 30 років, старше – 44,2%. Особами у віці від 18 до 20 років було вчинено 42,8% крадіжок, а у віці від 14 до 17 років – 13%.

Відносно високий віковий рівень злочинців можна пояснити тим, що більша частина злочинів на залізничному транспорті вчиняється особами, що ніде не працюють, і без постійно місця проживання, а між тим відомо, що серед зазначеної вище категорії – більшість осіб середнього та похилого віку.

Разом із тим вік осіб, що вчиняють окремі види злочинів, має деякі відмінності. Так, серед осіб, що були притягнуті до кримінальної відповідальності за крадіжку майна, що залишилось без нагляду, і крадіжку майна осіб, які були в нетверезому стані, більшість – у віці від 30 до 50 років. Крадіжки з автоматичних камер схову і зловживання довірою частіше вчинили особи у віці від 20 до 40 років [7; 8; 9].

Кількість корисливих злочинів на пасажирському залізничному транспорті і року в рік збільшується, а розкірття їх значно знизилась. Це дає підстави стверджувати про недосконалість роботи підрозділів поліції з боротьбою зі злочинами на залізничному транспорті, а також неповне використання оперативних і профілактичних засобів із їхнього попередження. Неврегульованим залишається і нормативно-правове забезпечення в цій галузі.

Наукові розроблення вітчизняних і зарубіжних вчених-кримінологів свідчать, що злочинність так або інакше пов’язана із соціальними сферами, соціально-економічними, демографічними, психогігічними та іншими суспільними процесами в різних своїх проявах, які тією чи іншою мірою детермінують злочинні прояви.

Для всебічної класифікації особи злочинця, який вчинив корисливий злочин на пасажирському залізничному транспорті, необхідно проаналізувати такі фактори, як місце проживання і зайнятість злочинців. Питома вага злочинців без постійного місця проживання складає 12%. Значна частка осіб проживають у населених пунктах, що знаходяться на відстані від об’єкта транспорту, на якому вони вчиняють злочин, а жителі населених пунктів, що проживають неподалік від об’єкта залізничного транспорту, складають 39%. Таким чином, 61% злочинців, що вчинили злочин на залізничному транспорті, не були жителями населених пунктів близько об’єкта залізничного транспорту, що був місцем вчинення злочину. Ці відомості значною мірою відрізняються від аналогічних даних на об’єктах, що обслуговуються територіальними органами поліції.

Більша частина осіб, що вчинили злочин, ніде не працювали і не навчались. До цієї категорії не включені непрацюючі пенсіонери та інваліди, які склали всього 9% осіб. У наступну групу входять робочі та службовці, які не працюють на транспорті (32%), робочі і службовці залізничного транспорту (5%), мешканці села (4,6%). Злочини, які були вчинені студентами вузів, складають 9,4%.

Серед осіб, які не працюють і не навчаються, вчинено злочинів близько 80% раніше засудженими. Кожний десятий із них засуджений п’ять і більше разів, кожний п’ятий – три і більше разів (загальний рецидив).

Особи, які не займаються суспільно-корисною працею, вчинили 54% злочинів шляхом зловживання довірою, 55% – вчинили крадіжку, перебуваючи у стані алкогольного сп’яніння. Кожен четвертий із них до затримання вчинив 2 і більше злочинів. Більшість непрацюючих із сектора дослідженого контингенту осіб не займались суспільно-корисною працею тривалий час (від 4 місяців до 1 року – 26%, а 15% більше року).

У той же час особи, що займалися суспільно-корисною працею, найчастіше вчиняли злочини. Серед них 44% були раніше засуджені. Вони вчинили 20% крадіжок із автоматичних камер схову, 13% крадіжок речей, що залишились без нагляду, 21% випадків обкрадання пасажирів у нетверезому стані, 6% крадіжок шляхом зловживання довірою.

Відносно значною є кількість працівників залізничного транспорту (5%), що вчинили крадіжку речей у пасажирів.

Серед осіб, що вчинили злочини на залізничному транспорті, спостерігається високий рецидив злочинів (36%). У більшості випадків (92%) вони раніше відбували покарання у вигляді позбавлення волі. Як правило (у 86% випадків), винні були звільнені від відбування покарання повністю або частково. Рівень спеціального рецидиву серед зазначененої вище категорії злочинців складає 17-19%. Із кількості злодіїв 62% раніше були засуджені за крадіжки, 13% – за грабіж, розбій або інший корисливий злочин, що є спеціальним рецидивом.

Зв'язок між пияцтвом та злочинністю, як відомо, є однією із традиційних криміногічних проблем [10, с. 85]. Як показує практика, на динаміку розвитку корисливих злочинів, вчинених на об'єктах пасажирського залізничного транспорту, впливають такі загальні для багатьох видів злочинів причини, як пияцтво та паразитичний спосіб життя. До вчинення злочину більше половини систематично вживали спиртні напої, а також більшість із них стояли на обліку в наркодиспансері як хронічні алкоголіки.

Таким чином, комплексний підхід до вивчення особи злочинця неможливий без виявлення причин та умов, що сприяють вчиненню корисливих злочинів на пасажирському залізничному транспорті, поряд з «особистісними» факторами необхідно «звернути увагу і на ті об'єктивні умови, що дають можливість дослідити поведінку злочинця та суспільно-небезпечні наслідки». Тому не слід обмежуватися тільки вивченням особи злочинця і віктимною поведінкою потерпілих. Для криміногічної характеристики корисливих злочинів на пасажирському залізничному транспорті важливо дослідити причини і місце вчинення зазначених вище злочинів, а також важливим є вивчення питань, пов'язаних із виявленням і усуненням недоліків у діяльності пасажирського залізничного транспорту і правоохоронних органів.

Одним із основних напрямів діяльності правоохоронних органів із запобігання злочинності на залізничному пасажирському транспорті є запобігання і розкриття корисливих злочинів у пасажирських потягах. Кількість цих злочинів, за свідченням даних кримінальної статистики, за останній час значно зросло. Корисливі злочини в потягах складають майже половину від усіх корисливих злочинів на транспорті, які реєструються. Характеризуючи особу, що вчинила корисливі злочини на залізничному транспорті, необхідно звернути увагу, що близько половини таких злочинів вчиняються злочинними групами: діапазон їхньої діяльності нерідко поширюється на залізничні магістралі не тільки України, але й інших держав СНД. У пасажирських потягах активніше почали орудувати злочинці, що спеціалізуються на крадіжках, так звані «гастролери».

Необхідно відмітити, що в пасажирських потягах дальнього і місцевого слідування третина корисливих злочинів вчиняється саме злочинцями-«гастролерами». У момент посадки, коли пасажири залишають свої речі в купе і виходять на перон, злочинці під видом проводжаючих входять у вагон, викрадають залишені без нагляду речі, переходять із ними в інший вагон або через вікна передають співучасникам.

Значна частина злочинців-«гастролерів» спеціалізується на вчиненні злочину протягом шляху слідування поїзда. У ряді випадків, вступаючи у злочинний зв'язок із провідниками, черговими по вокзалу, працівниками вагонів-ресторанів, іншими членами поїзних бригад, вони проникають у потяги без квитків. Іноді, не маючи при собі ніяких речей і без верхнього одягу, вони сідають у потяг під час відпочинку провідника як пасажири, що спізнилися. Спостерігається випадки, коли на великих стоянках злочинці заходять у вагони під видом торговців фруктами та овочів, предметами кустарного виробництва. Для швидкого і безперешкодного руху по складу потягу і проникнення в купе ними виготовляються ключі від дверей залізничних вагонів.

Злочинці, що гастролюють, не беруть із собою в дорогу громіздкі речі, мають при собі невеликий валізу-кейс, портфель або сумку. На пероні і під час посадки в потяг «гастролери» виглядають жертву для обкрадання, віддаючи перевагу пасажирам, у яких багато речей.

Як показує практика, об'єкти залізничного транспорту привертають увагу злочинців-«гастролерів» у силу таких факторів, як: а) цілодобова робота транспорту й об'єктів торгівлі; б) великі швидкості пересування; в) дальність відстаней; г) вільний доступ до об'єктів транспорту і зосереджених там цінностей; д) велике сккупчення пасажирів, що дозволяє злочинцям зливатися з натовпом; е) наявність поблизу об'єктів транспорту населених пунктів, що дозволяє злочинцям-«гастролерам» переховуватися.

«Гастролери» обирають час і місце вчинення злочину, найбільш безпечно, на їхній погляд. Вони вивчають обстановку, спостерігають за роботою обслуговуючого персоналу і співробітників поліції, враховують місцезнаходження постів. Дуже важливо вивчати маршрути пересування

«гастролерів» (за матеріалами кримінальних справ), міграційні процеси, аналізувати місця найбільш частої появи «гастролерів», забезпечувати ефективну перевірку підозрілих облич, налагодити обмін інформацією з територіальними органами Національної поліції. Поліція повинна забезпечуватися відомостями про злочинців, що знаходяться в розшуку, з їхніми прикметами і намірами, під час пересування за лізничним транспортом.

Дуже важливе значення має тактика розпізнавання особи злочинця за зовнішніми ознаками. Який би не був холоднокровний злочинець, він відчуває стан тривоги, занепокоєння, страх, пов'язаний з очікуванням можливого викриття і покарання за вчинений злочин. Звідси знижується самоконтроль, самокритичність своїх дій, емоційність часто переважає над логікою, підсилюється внутрішнє напруження, можливі зриви в поведінці. Працівникам поліції необхідно знати звички злочинців, вміти оцінювати особливості поведінки і зовнішності того чи іншого злочинця. Ми вважаємо, що профілактичне завдання полягає у виявленні утримувачів місця розпусти й осіб, що займаються проституцією, у яких можуть переховуватися злочинці. Ці особи спеціально з'являються на вокзалах, підшукуючи клієнтів.

Аналіз матеріалів кримінальних проваджень показує, що із загального числа злочинців, що вчинили злочин, 1/3 приходили на вокзали у стані алкогольного сп'яніння і не мали наміру вчинити злочин. Виходячи із цього, виникає необхідність виявлення осіб, що систематично відвідують вокзали без будь-якої виробничої і побутової необхідності, а також знаходяться в нетверезому стані.

На наш погляд, не менш важливе значення має характеристика осіб, що стали жертвою корисливого злочину на залізничному пасажирському транспорті.

Вивчаючи будь-яку особу (в тому числі злочинця і потерпілого) як суб'єкта того чи іншого виду соціальної діяльності, необхідно мати на увазі, що між особою та її поведінкою існує нерозривний зв'язок.

В основу поняття жертви злочину можна покласти визначення потерпілого, яке надається у ч. 1 ст. 55 КПК України [11], але цим не можна обмежуватися. Треба розкрити поняття жертви у віктомологічному плані, що, у свою чергу, дасть змогу перейти до класифікації і типології потерпілих на пасажирському залізничному транспорті. Це потрібно ще й тому, що питання про віктомологічне поняття потерпілого постійно дискутується у спеціальній зарубіжній та вітчизняній літературі [12; 13; 14].

Жертва корисливого злочину на залізничному транспорті – це людина (спільнота людей у будь-якій формі іхньої інтеграції), якій злочином заподіяна фізична, майнова або моральна шкода на пасажирському залізничному транспорті незалежно від того, визнано її у встановленому законом порядку потерпілим або таким вона сама себе вважає.

Із точки зору теорії ролей жертви злочину на пасажирському залізничному транспорті можуть бути такі, що усвідомлюють чи не усвідомлюють своє становище в силу різних обставин; стійкими (які неодноразово зазнають напад) та випадковими (коли особа була об'єктом разового злочинного посягання). Роль потерпілого може бути також відкритою чи прихованою. Саме відкрито-провокуюча роль потерпілого в генезисі злочину призводить до його реального вчинення.

У залежності від особистісних характеристик, що ведуть до віктомної активності, необхідно також виділити такі види жертв злочину на пасажирському залізничному транспорті:

- 1) імпульсивна жертва, характеризується постійним відчуттям страху, пригніченістю реакцій та раціонального мислення;
- 2) добровільні потерпілі. Рецидивні жертви, що у силу своєї діяльності, статусу, необачності в ситуаціях, що вимагають розсудливості, потрапляють у кримінальні ситуації;
- 3) агресивна жертва – провокує своєю поведінкою злочинця на відповідні дії;
- 4) жертва-провокатор – створює ситуацію вчинення злочину;
- 5) пасивний провокатор – своїм зовнішнім виглядом, способом життя, підштовхує злочинців до вчинення злочину.

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

Особа, яка стала жертвою корисливого злочину на залізничному пасажирському транспорті, визначається сукупністю її прав і обов'язків, відношеннями з іншими особами, втягнутими в орбіту злочинної діяльності. Позиція жертви на залізниці – це особливості відносин між

«спів потерпілими» і третіми особами або свідками злочину і між жертвою і злочинцем. Роль жертв на залізничному транспорті – суттєвий фактор у вчиненні злочину. Її поведінка може так вплинути на розвиток конфлікту, що перетворить її з об'єкта злочину у його суб'єкт (так звана інверсія жертви). Із точки зору теорії ролей жертви злочину на пасажирському залізничному транспорті можуть бути такі, що усвідомлюють чи не усвідомлюють своє становище; стійкими (які неодноразово зазнають нападів) та випадковими (коли особа була об'єктом одноразового злочинного посягання). Роль потерпілого може бути також відкритою чи прихованою. Доведено, що відкрито-правовуюча роль потерпілого в генезисі злочину, як правило, призводить до його реального вчинення.

**Список використаних джерел:**

1. Криминология : учебник / под ред. Н.Ф. Кузнецовой, В.В. Лунеева. 2-е изд., перераб. и доп. Москва, 2004. 640 с.
2. Криміногія : навч. посіб. / О.М. Джужа, В.В. Василевич, О.Г. Колб та ін. ; за заг. ред. проф. О. М. Джужі. Київ : Атіка, 2009. 312 с.
3. Криміногія : підручник / В.В. Голіна, Б.М. Головкін, М.Ю. Валуська та ін. ; за ред. В.В. Голіни, Б.М. Головкіна. Харків : Право, 2014. 440 с.
4. Кримінальне право України. Особлива частина : підручник / Александров Ю.В., Дудоров О.О., Клименко В.А. та ін. ; за ред. М.І. Мельника, В.А. Клименка. 5-те вид., перероб. та доповн. Київ : Атіка, 2009. 744 с.
5. Українське кримінальне право. Загальна частина : підручник / за ред. В.О. Навроцького. Київ : Юрінком Інтер, 2013. 712 с.
6. Антонян Ю.М., Еникеев М.И., Эминов В.Е. Психология преступления и наказания : монография. Москва : Пенатес-Пенаты, 2000. 454 с.
7. Про зареєстровані кримінальні правопорушення та результати їх досудового розслідування. Генеральна прокуратура України. URL : <http://www.gp.gov.ua/ua/stat.html>.
8. Довідка про злочини, учинені в Україні за 2013–2018 рр.: службовий документ / Департамент аналітичної роботи та організації управління МВС України. Київ, 2019. 124 с.
9. Аналітична довідка про основні тенденції розвитку безпекової ситуації в Україні та стан виконання пріоритетних завдань центральними органами виконавчої влади, діяльність яких спрямовується і координується Міністром, за 2018 рік. Київ : ДНДІ МВС України, 2018. 95 с.
10. Антонян Ю.М., Бородин С.В. Преступность и психические аномалии : пособие. Москва : Наука, 2007. 145 с.
11. Кримінальний процесуальний кодекс України від 13 квіт. 2012 р. Верховна Рада України. URL : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/4651-17>.
12. Ривман Д.В. Кримінальна віктомологія. Санкт-Петербург : Пітер, 2002. 304 с.
13. Джужа А.О. Основні напрями удосконалення віктомологічного запобігання правопорушенням в Україні : монографія. Київ : Нац. акад. внутр. справ, 2016. 304 с.
14. Віктомологія : навч. посіб. / за заг. ред. В.В. Голіни, Б.М. Головкіна. Харків : Право, 2017. 308 с.