

НЕЗАКОННОЕ ЗАВЛАДЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВОМ: АНАЛИЗ СОЦИАЛЬНО- ДЕМОГРАФИЧЕСКИХ ПРИЗНАКОВ ЛИЧНОСТИ ПРЕСТУПНИКА

ГОРШКОВ Дмитрий Викторович - соискатель Харьковского национального университета внутренних дел

В статье рассматривается проблема определения структуры личности, которая незаконно завладевает транспортным средством. Проанализированы социально-демографические особенности данной личности и установлены их общие тенденции развития и существования. Делается вывод о том, что данная группа признаков выступает как одна из ключевых в криминологической характеристике личности, которая незаконно завладевает транспортным средством.

Ключевые слова: личность преступника; структура личности; социально-демографические черты личности, которая незаконно завладевает транспортным средством

Проблема личности преступника относится к числу ведущих и вместе с тем наиболее сложных в криминологии [1, с. 11]. Исследование личности преступника имеет большое значение для: выявления закономерностей преступного поведения, преступности как массового явления, их детерминации, причинности и разработки научно обоснованных рекомендаций по борьбе с преступностью [2, с. 274].

Изучение личности преступника связано с выявлением личностных качеств лица, объединенных в группы, совокупность которых составляет структуру личности. Изучение структуры личности преступника имеет научно-познавательное и практическое значение, поскольку структура личности позволяет глубоко проникнуть в механизм формирования и проявления лич-

ностных свойств человека и увидеть взаимосвязь между ними и ее реальным поведением, соответственно, является основой успешной реализации мер.

Анализ различных подходов ученых к определению совокупности признаков (их групп), образующие структуру личности преступника, которые существуют в криминологической науке, позволяет выделить следующие общие группы: социально-демографические (включая социальный статус и социальные связи), морально-психологические и уголовно-правовые признаки.

Целью нашей научной статьи является анализ социально-демографических признаков личности преступника, совершающего незаконное завладение транспортным средством.

К наиболее значимым социально-демографическим признакам, с точки зрения М. Ю. Валуйской, относятся такие, как пол, возраст, образование, образовательный уровень, специальность, профессия, национальная, этническая принадлежность и другие признаки. Сами по себе такие признаки характеризуют отдельно взятую личность достаточно формально. Но, с другой стороны, именно эти данные, когда они берутся в значительном объеме, характеризуются высокой степенью достоверности и оказывают наиболее качественный в этом отношении материал для последующей обработки в масштабах статистического исследования [3, с. 50].

В рамках анализа данной категории признаков мы опирались на статистическую информацию о личности преступника, совершившего незаконное завладение транспортным средством в период с 2009 года по 2012 год [4]. Ограничится данным периодом мы вынуждены были вследствие того, что 20.11.2012 г. вступил в силу Уголовный процессуальный кодекс Украины, который обязал обобщать статистическую информацию Генеральную прокуратуру Украины. В результате этого изменилась, в определенной степени, форма статистической отчетности, а именно в ней отсутствует конкретизация характеристики лиц, которым вручено подозрение, по возрасту, занятости, гражданством и тому подобное. Для более качественного анализа данных характерных признаков личности, которое незаконно завладело транспортным средством, мы провели рассмотрение в первую очередь возрастного деления на определенные категории лиц, которые вообще совершили преступление на территории Украины в период с 2009 года по 2012 год. Что это нам даст? Во-первых, мы сможем определиться с общими тенденциями распределения лиц по определенным категориям, совершивших преступления на территории Украины в этот период. Во-вторых, выводы этого анализа станут основой дальнейшего рассмотрения проблемы существования тех или иных групп среди лиц, совершивших незаконное завладение транспортным средством. В-третьих, данный анализ даст возможность установить определенные тенденции существования тех или иных социально-демографических признаков у лиц, которые незаконно завладели транспортными средствами.

Пол. Общее количество выявленных лиц, совершивших незаконное завладение транспортом, в данный период (с 2009 года по 2012 год) составляет 858 984 человека. При этом, женского пола в этом случае было зафиксировано 116 030 человек, что в процентном эквиваленте равно показателю 13,5%. Вследствие этого, количество выявленных лиц мужского пола составляет 86,5%. Анализ статистической информации за каждый год отдельно демонстрирует

нам тот факт, что в пределах исследуемого нами периода максимальное значение женской доли среди выявленных преступников пришлось на 2010 год и составило 13,9%, а минимальное в 2012 году – 12,8%. Другими словами, возможно подчеркнуть следующее, что существенных колебаний в пределах половой принадлежности лиц, совершивших незаконное завладение транспортным средством, не наблюдается.

Следует отметить, что установленное распределение в целом соответствует уровню криминальной активности женщин, совершающих как корыстные преступления, так и вообще преступления общей криминальной направленности.

Возраст. Возраст – это не только биологический, но и социальный уровень в развитии человека. Осуществляя переход из одного возрастного уровня на другой, человек постоянно взаимодействует с социальной средой, получает и накапливает жизненный опыт [5, с. 54]. Общеизвестным в криминологии является положение, что для определенных групп (видов) преступлений существует различная активность виновных в зависимости от их возраста. Это объясняется как жизненными ориентациями, разнообразием интересов и потребностей в разные фазы жизни человека, так и различием социальных ролей, которые он выполняет в эти периоды.

Анализ возрастных характеристик выявленных преступников, совершивших преступления в исследуемый период, позволяет обратить внимание на определенные тенденции:

- среди установленных лиц наиболее распространены две возрастные группы, которые вместе составляют почти 70%, а именно: возрастная категория «18-28 лет» – 38,1% и «29-39 лет» – 30,2%;

- наиболее распространенная возрастная группа (возрастная категория «18-28 лет» и «29-39 лет») в пределах исследуемого нами периода демонстрирует постоянную фактическую стабильность (зафиксировано уменьшение всего лишь на 0,1%);

- наименьшие показатели зафиксированы в таких возрастных категориях как «60 и более лет» – 2,6% и «14-15 лет» – 1,7%;

- рост доли в общем количестве установленных лиц (в пределах исследуемого периода) демонстрируют возрастные категории «14-15 лет» на 0,2%, «29-39 лет» – 1,7% и «40-59 лет» – 0,8%;

- уменьшение доли в общем количестве установленных лиц (в пределах исследуемого периода) демонстрируют возрастные категории «16-17 лет» – 0,6%, «18-28 лет» – 2,8% и «60 лет и старше» – 0,1%.

Особое внимание следует уделить преступлениям, которые совершаются несовершеннолетними лицами. Как свидетельствуют статистические данные, лица в возрасте до 18 лет установлены примерно в 6% случаев совершения преступлений. Иными словами, каждый 16-17 преступник совершает преступление в Украине не достигнув совершеннолетия.

Что касается распределения лиц, совершивших незаконное завладение транспортными средствами, на определенные возрастные категории, то возможно отметить следующее:

- среди данной категории лиц наиболее распространена возрастная группа «18-28 лет» – 58,3%;

- второе место по распространению занимают такие категории, как «29-39 лет» (18,7%) и «16-17 лет» (12,5%);

- наименьший показатель зафиксирован в такой возрастной категории как «60 и более лет» – 0,2%;

- что касается динамических изменений в пределах анализированных нами возрастных категорий, то прослеживается то, что за данный период продемонстрировали уменьшение своей доли такие группы, как «18-28 лет» на 3,5% (с 60,2% в 2009 году до 56,7% в 2012 году), «16-17 лет» на 1,9% (с 14,1% в 2009 году до 12,2% в 2012 году), а увеличение – «29-39 лет» на 3,5% (с 16,6% в 2009 году до 20,1% в 2012 году), «40-59 лет» на 1,5% (с 5,5% в 2009 году до 7% в 2012 году);

- в других возрастных категориях изменения в пределах исследуемого нами периода были не значительны («14-15 лет» и «60 и более лет» – увеличение на 0,2%), что, в свою очередь, дает основания считать их стабильными;

- что касается совершения незаконного завладения транспортными средствами несовершеннолетними лицами, то в этом случае мы наблюдаем долю в размере 15,9%, то есть фактически каждое 6-7 преступление в этой сфере совершается лицом, не достигшим 18 лет.

На последней тенденции, а именно – совершение незаконного завладения транспортными средствами несовершеннолетними лицами хотелось остановиться подробнее. Как мы уже ранее отмечали, в исследуемом нами периоде доля несовершеннолетних, совершивших преступления, составляет почти 6%. Если учесть тот факт, что тенденция существования доли несовершеннолетних преступников, среди общего количества выявленных в последние годы, характеризуется уменьшением, то это не очень большой показатель и в определенной степени он не должен у нас вызывать беспокойство. Но это в масштабах всей преступности в Украине. Что же касается незаконного завладения транспортными средствами, то здесь дела имеют несколько другой вид. О чем идет речь? Как мы уже отмечали ранее, среднестатистический показатель доли несовершеннолетних, совершающих незаконное завладение транспортными средствами, составляет 15,9%. То есть, отмечается то, что показатель незаконного завладения транспортными средствами превышает общий статистический показатель несовершеннолетних преступников в Украине (более чем 2,5 раза). Это, на наш взгляд, связано с определенной интенсивностью криминальной активности несовершеннолетних в сфере использования и эксплуатации транспортных средств, а также психофизиологическими особенностями лиц данной возрастной категории.

Вышеупомянутые тенденции позволяют нам отмечать то, что лицо, которое незаконно завладевает транспортным средством, может иметь соответствующую возрастную характеристику: это лицо обычно молодого возраста (от 18 до 28 лет), при этом каждое второе преступление совершается в этом возрасте. Это основной вывод нашего небольшого анализа. Во-вторых, существенную долю среди лиц, которые

незаконно завладевают транспортными средствами, составляют лица, которые еще не достигли совершеннолетия (как мы уже отмечали ранее, ими совершается каждое 6-7 преступление) и лица в начале среднего возраста (29-39 лет) – каждое 5-6 преступление. В-третьих, лица пожилого возраста (60 лет и старше) данную категорию преступлений фактически не совершают.

В определенной степени, наши выводы в своей работе «Незаконное завладение транспортным средством: уголовно-правовой и криминологический аспекты» подтверждает Ю. Ф. Иванов. Он отмечает, что ранжирование лиц, совершивших незаконное завладение транспортными средствами, по возрастному критерию имеет следующий вид: 25-29 лет (40%), 30-35 лет (25%), 14 (ч. 2, 3 ст. 289 УК Украины) - 17 лет (21%), 18-24 (14%) [6, с. 82]. Таким образом, подчеркивает он, среди лиц, виновных в незаконном завладении транспортными средствами, преобладает возрастной промежуток в 16-30 лет. Ими в среднем совершается около 75% всех преступников рассматриваемого вида.

Гражданство. Этот признак позволяет рассмотреть преступность сквозь призму принадлежности лиц, находящихся на территории Украины, к гражданам нашей страны, а именно: выделить сегмент так называемой гастрольной ее части, выявить влияние миграционных процессов на структуру преступности в целом и ее виды в частности. При этом необходимо отметить, что наличие гражданства Украины у лица, совершающего преступление как вообще, так и незаконное завладение транспортным средством, дает нам возможность рассмотреть определенные группы таких лиц, а именно: «граждане Украины», «иностранцы», «лица без гражданства», «мигранты» и «беженцы». В рамках проведенного нами исследования (в период с 2009 года по 2012 год) были установлены лица, которые зарегистрированы как такие, что совершили преступления, и относились к категории «граждане Украины» (98,9%). При этом, «иностранцы» составили всего 1%. Кроме того, эти две категории демонстрировали на протяже-

нии исследуемого периода в определенной степени соответствующую стабильность размеров своих долей. Хотя «граждане Украины» за этот период потеряли 0,2%, а «иностранцы» наоборот приобрели 0,2%, то все это никак не влияет на те тенденции, которые прослеживаются. Единственное, что нас заинтересовало, так это доля «граждан СНГ» среди иностранцев, а именно: в 2009 году она составляла 75,3%, а уже в 2012 году – 90,5%. Иными словами, доля категории «граждане СНГ» в рамках категории «иностранцы» увеличилась на 15,2%.

Что касается анализа лиц, совершивших незаконное завладение транспортными средствами, по вопросу наличия у них гражданства, то возможно отметить тот факт, что статистические показатели размеров частиц тех или иных категорий фактически идентичны с общими показателями. А именно – «граждане Украины» образуют группу с удельным весом 98,8% от общего количества лиц, совершивших данную категорию преступлений. Категория «иностранцы» имеет 1,1%, из которых «граждане СНГ» – 93%.

Подводя итог анализа такого признака социально-демографического характера лица, как гражданство, возможно подчеркнуть следующее – лица, совершающие незаконное завладение транспортными средствами, в подавляющем большинстве являются гражданами Украины (98,8%).

Образовательный уровень. Большое значение для социально-демографической характеристики личности преступника имеет образовательный уровень. Этот признак дает возможность проследить зависимость преступного поведения от образования и интеллектуального развития личности, которые одновременно влияют на потребности и интересы человека. Ведь низкий образовательный уровень влияет на самосознание, взгляды, а зачастую – по желанию личности и формы их реализации. Образовательный уровень человека во многом предопределяет ее правосознание и правовую культуру.

Распределение данных по образовательному критерию, то есть на основании

образовательных уровней действующих на Украине, нами были выделены определенные группы лиц, имеющих тот или иной уровень образования, а именно: «высшее и среднее специальное образование», «профессионально-техническое образование», «полное общее среднее и среднее специальное образование» и «начальное общее образование и без образования». Проведенный анализ уровней образования лиц, совершивших преступления вообще в Украине, дает нам возможность утверждать, что большинство преступлений совершают лица, которые относятся к категории «полное общее среднее и среднее специальное образование» – 58-59%. Вторую группу образуют лица, которые относятся к группе с профессионально-техническим образованием – 23-24%. Следующая категория по распространенности – лица, имеющие полное высшее или базовое высшее образование – 10-11%. Заканчивают этот перечень лица с начальным общим образованием и без образования вообще – 6-7%. Такая картина сложилась в Украине в рамках всей общей преступности, которая ставится на учет правоохранными органами. При этом, необходимо подчеркнуть, что прослеживается определенная тенденция: доля лиц, которые на момент совершения преступления имели полное среднее или базовое общее среднее образование постепенно увеличивается. Так, например, доля данной категории в период с 2009 года по 2012 год увеличилась на 8,1%. При этом, все остальные в этот же период исследования демонстрировали динамику уменьшения.

Что касается анализа уровня образования у лиц, совершивших незаконное завладение транспортным средством, то здесь есть свои особенности. Как и в рамках общей преступности, большинство образует группа лиц, которые имеют полное среднее или базовое общее среднее образование – 66-67%. При этом, размеры этой группы больше чем среднестатистический показатель по лицам преступников вообще в Украине на 8%. Что касается распространения других категорий среди лиц, совершивших незаконное завладение транс-

портным средством, то в этом случае на втором месте находятся лица с профессионально-техническим образованием – 20,5%, далее идет группа лиц с начальным общим образованием и без образования вообще – 8,9%, а завершает этот перечень группа лиц с полным высшим и базовым высшим образованием – 4,3%.

Учитывая вышеизложенное, возможно подчеркнуть, что при незаконном завладении транспортным средством, каждый 1-2 человек имеет полное среднее или базовое общее среднее образование, каждый 5 – профессионально-техническое образование, каждый 11 – начальное общее образование или без образования вообще, и только каждый 25 – полное высшее или базовое высшее образование. Это, во-первых. Во-вторых, категория лиц, которая имеет полное среднее или базовое общее среднее образование, постоянно увеличивается. Так, например, в период с 2009 года по 2012 год группа этой категории увеличилась на 9,5%. И это в то время, когда другие уменьшались («профессионально-техническое образование» и «начальное общее образование и без образования») или оставались фактически на месте («высшее и среднее образование»).

Род занятий (профессиональный статус). Этот показатель во многом может объяснить выбор лицом непосредственно преступного пути удовлетворения своих потребностей, его стремления, предпочтения, попытки изменить жизнь к лучшему или наоборот – жизненный пессимизм, вхождение в ряды социальных «аутсайдеров».

Нами была проанализирована статистическая информация о занятости лица, совершившего незаконное завладение транспортным средством, на момент совершения преступления в период с 2009 года по 2012 год.

В рамках проведенного анализа были выяснены определенные тенденции, а именно:

- лица, совершающие незаконное завладение транспортными средствами, заняты в различных сферах человеческой деятельности;

- наиболее распространенные категории среди них это «трудоспособные лица, которые не работают и не учатся», «ученики и студенты высших учебных заведений», «рабочие предприятий, организаций, учреждений» и «безработные»;

- доля наиболее распространенной категории – «трудоспособные лица, которые не работают и не учатся» – составляет в среднем 65,4%, следующей по распространенности является «безработные» – 14,4%, далее – «ученики и студенты высших учебных заведений» – 8,2% и «рабочие предприятий, организаций, учреждений» – 4,4%;

- динамику уменьшения продемонстрировали такие категории, как «трудоспособные лица, которые не работают и не учатся» (на 13,2%) и «рабочие предприятий, организаций, учреждений» (на 1,7%);

- динамику увеличения продемонстрировали такие категории как «безработные» (на 7,6%) и «ученики и студенты высших учебных заведений» (на 4%).

Поэтому, подводя небольшой итог вышеизложенному материалу, возможно подчеркнуть, что лицо, совершающее незаконное завладение транспортным средством, обладает определенными социально-демографическими признаками, которые, в свою очередь, характеризует ее как личность преступника.

Литература

1. Лейкина Н. С. Личность преступника и уголовная ответственность / Н. С. Лейкина. – Л. : Издательство Ленинградского университета, 1968. – 129 с.

2. Криминология : учебник для юрид. вузов / под общ. ред. А. И. Долговой. – М. : НОРМА – ИНФРА М, 2000. – 784 с.

3. Валуйська М. Ю. Криминологічна характеристика особистості злочинців, що вчинили умисні вбивства при обтяжуючих обставинах : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08 / Валуйська Марина Юріївна. – Х., 2002. – 240 с.

SUMMARY

In this article is considered the problem of determining the structure of personality, which illegally takes possession of the vehicle. It analyzed the social and demographic characteristics of the personality and set of general trends of development and existence. The conclusion is that this group acts as a sign of one of the key in the criminological characteristics of the person who takes possession of the vehicle illegally.

An analysis of the different approaches of scientists in the definition of a set of attributes (of groups) which form the structure of the individual offender that exist in criminological science reveals the following broad categories: socio-demographic (including social status and social networks), moral-psychological and penal signs.

As part of the analysis we identified certain trends. Perpetrators of misappropriation of vehicles engaged in various spheres of human activity. The most common category among them is “able-bodied persons who are not working and not studying,” “students and students of higher educational institutions”, “workers of enterprises, organizations, institutions” and “unemployed”.

The dynamics of the increase demonstrated such categories as “unemployed” and “students and students of higher educational institutions.”

Therefore, summing up the above material a little, perhaps to emphasize that a person who commits misappropriation of a vehicle has a specific socio-demographic characteristics, which, in turn, characterizes it as an individual perpetrator.

4. Міністерство Внутрішніх Справ України [офіційний веб-сайт]: Статистика МВС; стан та структура злочинності в Україні (2009–2012 рр.) – Режим доступу: <http://mvs.gov.ua>

5. Шакун В. І. Влада і злочинність / В. І. Шакун. – К. : Пам'ять століть, 1997. – 226 с.

6. Іванов Ю. Ф. Незаконне заволодіння транспортним засобом: кримінально-правовий та криминологічний аспекти : практич. посіб. / Ю. Ф. Іванов. – К. : Вид. ПАЛИВОДА А. В., 2008. – 108 с.