

19. Корнетов Г.Б. Педагогические парадигмы базовых моделей образования / Г.Б. Корнетов. – М.:УРАО, 2001. – С. 19-20
20. Комарова О.А. Формування освітнього потенціалу суспільства: методологія, методика, практика / Ольга Альбертівна Комарова: Кіровоградський юридичний інститут ХНУВС. – Кіровоград: Центральне Українське видавництво, 2011. – 584 с.
21. Наука и образование в интересах устойчивого развития. Московская государственная академия делового администрирования / Под ред Т.И. Костиной. – 2006. – 564 с.
22. Позінкевич Р.О. Освіта в системі культури.: Монографія / Р.О. Позінкевич. – Луцьк: Ред. Вид. влд. «Вежа» Волин. Держ. Ун-ту ім. Лесі Українки, 2000. – 348 с.
23. Российская педагогическая энциклопедия в двух томах, ТОМ II (М-Я). Председатель Научно-ред. Сов. Из-ва А. М. Прохоров, Гл. ред. А. П. Горкин, - М,-Науч. Изд.во «Большая Российская энциклопедия»,-1999, с.860
24. Про дошкільну освіту : Закон України від 11 лип. 2001 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2001. – № 49. – Ст. 259.
25. Про загальну середню освіту : Закон України від 13 трав. 1999 р. № 651-XIV // Відомості Верховної Ради. – 1999. – № 28. – Ст. 230
26. Про професійно-технічну освіту: Закон України 10.02.1998 № 103/98-ВР // Відомості Верховної Ради України // 1998. – N 32. – ст.215
27. Про вищу освіту: Закон України від 17.01.2002 № 2984-III // Відомості Верховної Ради України. – 2002. - N 20. - ст.134
28. Вишнякова С.М. Профессиональное образование Словарь. Ключевые понятия, термины, актуальная лексика / С.М. Вишнякова. — М. НМЦ СПО, 1999. — 538 с. [Електронний ресурс],-Режим посилання: <http://didacts.ru/dictionary/1057/word/aspirantura>
29. Гончаренко С.У. Український педагогічний словник / Гончаренко С.У. – К. : Либідь, 1997. – 376 с.
30. Бурдьє П. Система образования и система мышления / П. Бурдьє. – Електронний ресурс. – Режим доступу: http://www.informika.ru/text/magaz/higher/2_97/5razdel.html.
31. Лук'яненко Д.Г. Стратегії економічного розвитку в умовах глобалізації. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу. <http://ecolib.com.ua/article.php?book=20&article=2317>.

Надійшла до редакції 24.12.2012

Ю.А. Алексєєва

здобувач

*(Харківський національний
університет внутрішніх справ)*

УДК 351.74

СТАНОВЛЕННЯ ІНСТИТУТУ ЖАНДАРМСЬКОЇ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ПОЛІЦІЇ НА ТЕРИТОРІЇ УКРАЇНИ (ІСТОРИКО-ПРАВОВИЙ АСПЕКТ)

У статті в контексті загальних проблем реформування поліцейської системи Російської імперії у другій половині XIX ст. розглядається питання становлення і розвитку інституту жандармської залізничної поліції на території українських губерній. Аналізуються система жандармських поліцейських управлінь та відділень, їх компетенція та підстави розширення повноважень в процесі розвитку революційного руху та зростання рівня злочинності, змін адміністративного та кримінального законодавства.

Ключові слова: жандармська залізнична поліція, мережа залізниць, українські губернії, функції поліції, нагляд, дізнання.

В статье в контексте общих проблем реформирования полицейской системы Российской империи во второй половине XIX в. рассматривается вопрос становления и развития института жандармских полицейских управлений железных дорог. Анализируются система жандармских полицейских управлений и отделений, их компетенция и основания расширения полномочий в процессе развития революционного движения и повышения уровня преступности, изменений административного и уголовного законодательства.

Ключевые слова: жандармская полиция железных дорог, сеть железных дорог, украинские губернии, функции полиции, надзор, дознание.

The issue of establishment and development of institute of gendarmerie railway police office in the context of general problems of reforming police system of Russian empire in second part XIX century is considered. The system of gendarmerie police offices and departments, their competence and grounds of increasing plenary powers in process of developing revolutionary movement and increasing level of criminality, amendments of administrative and criminal legislation are analyzed.

Key words: gendarmerie railway police, rail network, Ukrainian provinces, police functions, supervision, inquest.

Постановка проблеми. В Україні транспорт є одним з основних чинників її економічного розвитку і благополуччя в силу великого транзитного значення території нашої країни в загальноєвропейській системі комунікацій. Питання, пов'язане з ефективним забезпеченням правопорядку і суспільної безпеки на транспорті є одним з важливих питань правоохоронної політики України. Провідну роль у виконанні функцій держави щодо забезпечення правопорядку, громадської безпеки та протидії злочинності на транспорті покладено на органи внутрішніх справ. В процесі сучасної реформи правоохоронної системи дискусійним є питання щодо доцільності запровадження окремого структурного підрозділу – органів внутрішніх справ на транспорті як самостійної системи. Спроби проводити певні реформи в сфері державного механізму без врахування історичного досвіду зазвичай призводять до негативних наслідків. Тому звернення до історії вітчизняного досвіду поліцейського обслуговування транспорту є достатньо актуальним на сьогодні.

Аналіз публікацій, в яких започатковано розв'язання даної проблеми. Дослідженням питання історії становлення і розвитку інституту жандармської залізничної поліції займалися такі українські й російські вчені-юристи, як Р.С. Мукулаєв, А.В. Борисов, А.Є. Скрипильов, О.Н. Ярмиш, Ю.В. Гончарова, Д.Р. Мамлєєва та інші, однак стосовно розвитку даного інституту на території українських губерній дане питання залишається малодослідженим в історико-правовій науці.

Мета даного наукового дослідження полягає у вивченні організаційно-правових засад становлення і розвитку жандармських поліцейських управлінь залізниць та відділень, їх місця і ролі у забезпеченні громадського порядку та протидії злочинності.

Виклад основного матеріалу. Криза державного механізму у другій половині XIX ст. спонукала самодержавство вдатися до проведення низки демократичних реформ, як то селянської, земської, військової та

ін. Однак стрімкий розвиток буржуазних відносин та незавершений характер селянської реформи породили низку проблем в суспільстві, в тому числі, загострення криміногенної ситуації в імперії. Необхідність підтримання належного правопорядку зумовила проведення й поліцейської реформи у 60-х роках XIX ст. Річ у тому, що існуюча до того часу система органів загальної поліції виявила всю свою неспроможність діяти у нових умовах управління й господарювання.

Серед причин негайного реформування системи органів загальної поліції можна виділити наступні. По-перше, застарілий адміністративно-територіальний поділ унеможлиблював належне розмежування територіальних меж відання міської й повітової поліції. По-друге, законодавча база ще катеринівських часів, а саме Положення про земську поліцію від 3 червня 1837 р. і «Наказ чинам і службовцям земської поліції», покладала на поліцію окрім власне поліцейських повноважень багато й інших функцій (господарчі, слідчі, судові), що унеможлилювало виконання власних повноважень належним чином. Крім того, у міські поліцейські команди набирали в основному непридатних до стройової служби солдатів та відставних унтер-офіцерів [1, с. 64-65].

Правовою основою поліцейської реформи стали відповідні укази Олександра II і «Тимчасові правила про улаштування поліції у містах і повітах губерній, що підлягають загальному становленню» 1862 р., що отримали своє поширення на території всієї європейської Росії. Внаслідок реформи було створено повітове поліцейське управління, і міську поліцію в усіх губерніях, містах і містечках – міські поліцейські управління на чолі з поліцмейстерами. Крім того, розвиток капіталістичних відносин обумовив появу нових стратегічно важливих об'єктів, що підлягали охороні, зокрема залізниць.

Будівництво у 40-х роках XIX ст. залізниць в Російській імперії та експлуатація перших ліній спонукало уряд встановити особливий нагляд за цим стратегічним об'єктом шляхом створення жандармських команд та ескадронів, безпосередньо підпорядкованих Міністру шляхів сполучення. Все це сприяло послідовному розширенню штатів поліцейських органів, а також створенню нових ланок поліцейського механізму [2, с. 268]. У 1866 р. поліцейські управління на залізницях стали називатися жандармськими поліцейськими управліннями залізниць.

У квітні 1866 р. за зверненням шефа жандармів генерал-ад'ютанта графа П.О. Шувалова починається реорганізація жандармських поліцейських управлінь залізниць. За Законом «Про обов'язки і підпорядкування жандармських поліцейських управлінь залізниць» всі поліцейські управління стали підпорядковуватися шефу жандармів. Також у 1867 р. було прийнято «Положення про Корпус жандармів» та «Порядок установаження жандармського нагляду на залізницях», які також регламентували діяльність жандармів залізниць.

Протягом кількох наступних десятиліть територія країни вкривалась все більш щільною мережею органів жандармської залізничної по-

ліції. Кожне з жандармських поліцейських управлінь (ЖПУЗ) охоплювало одну або декілька залізниць (наприклад, у віданні Київського ЖПУЗ перебували Південно-Західні залізниці). При начальникові ЖПУЗ — полковникові чи генерал-майорові — перебував ад'ютант управління. Кожне управління складалося з відділень на чолі з начальниками — офіцерами (квартири начальників відділень зазвичай розташовувались на вузлових станціях). Начальник відділення мав у своєму розпорядженні вахмістра і 20-30 унтер-офіцерів (частина унтер-офіцерів перебувала при начальникові відділення, а решта розосереджувалася по всіх більш-менш значних станціях) [3, с. 498-499].

У 1895 р. на території українських губерній було вже п'ять жандармських поліцейських управлінь залізниць: Київське, Кременчуцьке (його квартира знаходилась у Харкові), Одеське, Харківське і Харківсько-Царицинське (м. Харків). З 38 відділень, що входили до складу цих управлінь, на території українських губерній перебувало 30. Крім того, тут діяли Рівненське відділення Віленського ЖПУЗ, Київське та Чернігівське відділення Орловського управління. Контингент жандармської залізничної поліції в Україні складав у цей час 44 генерали і офіцери, 30 вахмістрів і майже 900 унтер-офіцерів [4, с.75-115].

У наступні роки було ліквідовано Харківсько-Царицинське ЖПУЗ, але створено Катеринівське управління (м. Катеринослав, 10 відділень). Крім того, у складі щойно створеного Московсько-Київського ЖПУЗ було 8 відділень, які знаходились в українських губерніях: Глухівське, Конотопське, Дніпровське (м. Київ), Прилуцьке, Лубенське, Українське (м. Полтава), Черкаське, Вознесенське (м. Одеса). Відповідно зросло й число залізничних жандармів на території України: в червні 1914 р. тут несли службу 62 генерали і офіцери, 53 вахмістри, 1355 унтер-офіцерів [1, с. 128].

Серед функцій залізничних жандармів слід виділити перш за все охоронну. Так, зокрема ст. 692 Зводу військових постанов визначала, що жандармські поліцейські управління залізниць «несуть всі обов'язки і користуються всіма правами зовнішньої поліції, беручи участь в охороні зовнішнього порядку і у попередженні та припиненні порушень громадського благочинія і безпеки в певних районах залізниць». Таким чином, діяльність жандармів залізниць підпадала також під дію Зводу законів, в якому компетенція органів поліції була в основному зафіксована у Загальному установленні губернському (т. II) та у Статуті про попередження і припинення злочинів (т. XIV).

Наступною функцією жандармської залізничної поліції був нагляд за особовим складом службовців залізниць та робітниками. Так, відповідно до циркуляру Департаменту залізниць Міністерства шляхів сполучення від 1 травня 1889 р. прийом на службу залізничних агентів мав здійснюватися «не інакше як за згодою начальника жандармського поліцейського управління залізниць». За циркуляром штабу Корпусу жандармів від 13 серпня 1903 р. начальник штабу генерал-майор Зуєв від імені командира корпусу вимагав від жандармів звернути найсуворішу

увагу на нагляд за залізничними майстернями, наказуючи унтер-офіцерам якомога ближче познайомитись з побутом і життям робітників, що полегшить можливість своєчасно попереджати виникнення небажаних явищ, що порушують порядок і спокій на залізницях [5, с. 1].

Серед повноважень жандармів залізниць слід також виділити розшук осіб, вказаних Департаментом поліції на основі циркулярів від 19 вересня 1902 р., 19 лютого і 17 липня 1903 р. [6].

Окрім зазначених вище повноважень, жандармські поліцейські управління залізниць здійснювали також провадження дізнань у справах про державні злочини. Так, Циркуляром МВС від 26 січня 1884 р. було встановлено нові правила, згідно з якими чини жандармських поліцейських управлінь залізниць могли провадити формальні дізнання лише у справах, передбачених ст.ст. 246-248 Уложення про покарання. Про всі інші справи, що виникали у підвідомчому їм районі, які мали ознаки державного злочину, вони зобов'язані були інформувати начальників губернських жандармських управлінь, котрі й провадили повністю все дізнання. У цих випадках чини залізничної жандармерії повинні були, не розпочинаючи дізнання, вживати «лише необхідні заходи для запобігання знищенню слідів злочину, збереження речових доказів і для припинення підозрюваному способів ухилитися від слідства і суду». Також при виникненні підозри щодо шкідливого напрямку або політичної неблагонадійності особи, котра перебуває у районі відання залізничних поліцейських управлінь, чини цих управлінь сповіщали начальників губернських жандармських управлінь, від яких і залежало порушення адміністративного провадження у порядку «Положення про заходи щодо охорони державного порядку і громадського спокою» 1881 р.

Слід зазначити, що по мірі загострення політичної ситуації в країні розширювалися повноваження жандармів залізниць. У грудні 1905 р., коли робота залізничного транспорту була паралізована загальним страйком, «височайшим» указом при управліннях залізниць було створено Особливі комітети, на які покладалась «найближча турбота про охорону залізничних ліній і підтримання на них порядку». До складу цих надзвичайних органів увійшли і начальники жандармських поліцейських управлінь залізниць [7, с. 74]. Також за наказом Корпусу жандармів від 28 липня 1906 р. до повноважень начальників відділень жандармських поліцейських управлінь залізниць додалося провадження дізнань «про всі злочинні дії політичного характеру, вчинені у смузі відчуження залізниць», а також арештів, обшуків і листування на підставі відповідних статей «Положення про заходи щодо охорони державного порядку і громадського спокою» 1881 р. Таким чином, наказ від 28 липня 1906 р. був важливим кроком у справі об'єднання діяльності територіальних органів і залізничної жандармерії у боротьбі з революційним рухом.

Що ж до контррозвідувальних функцій залізничної жандармерії, то вони були в основному подібні до тих, які виконувались територіальними органами Окремого корпусу жандармів. Інколи видавались і особли-

ві накази та циркуляри для жандармських поліцейських управлінь залізниць. Так, 29 січня 1907 р. штаб Корпусу наказав чинам жандармської залізничної поліції надавати сприяння завідуючим пересуванням військ і комендантам станції у встановленні негласного нагляду за всіма іноземцями [8, с.4].

Однак в цілому діяльність жандармів залізниць як і практична діяльність всієї поліції була пронизана формалізмом, сваволею і беззаконням [9, с. 1-10, 70]. Боротьба з корупцією вимагала подальшої реформи системи органів внутрішніх справ. Восени 1906 р. було створено Особливу міжвідомчу комісію по реформі поліції на чолі з товаришем міністра внутрішніх справ О.О. Макаровим [10]. До її завдань входили перегляд діючого законодавства, що визначало умови служби і порядок діяльності членів поліції, вироблення відповідних потребам часу проектів перетворення поліції шляхом вивчення зарубіжного досвіду, збору інформації про становище органів поліції на місцях, обсяги виконуваних ними функцій, а також підготовка проекту правового регулювання поліції.

Така робота була розгорнута у всіх губерніях і повітах. Так, наприклад, 12 липня 1908 р. катеринославський губернатор видав циркуляр, в якому наказав повітовим справникам і поліцмейстерам негайно утворити повітові наради за участю керівних чинів поліції, представників земств і органів міського самоврядування з метою узагальнення матеріалу, що відображає фактичне виконання поліцією деяких функцій. Зокрема, пропонувалося показати необхідність звільнення поліції від участі у роботі щодо забезпечення надходжень казенних зборів, оголошення актів і розпоряджень урядової влади тощо [11, с. 58-59].

Але вся ця робота була виконана марно. Поліцейську реформу спіткала доля більшості проектів перетворень, оголошених Столипіним. Робота комісії затягнулась на довгі роки, звівшись зрештою до боротьби різних груп всередині поліцейського апарату, яка витіснила на другий план пошук більш сучасних форм організації поліцейської служби [1, с. 88]. Подальшому реформуванню поліції був покладений край революційними подіями кінця лютого-початку березня 1917 р., внаслідок яких були ліквідовані поліція та жандармерія.

Висновки. Таким чином, дослідження процесу становлення і розвитку інституту жандармських поліцейських управлінь залізниць у системі правоохоронних органів Російської імперії у 1867-1917 рр. дає можливість зробити висновки про те, що даний інститут посів провідне місце у системі державних органів, покликаних забезпечувати безпеку на транспортних магістралях. Поступово розширювалася мережа органів жандармської залізничної поліції, удосконалювалися форми та методи діяльності, підвищувався професіоналізм в роботі службовців. Однак цим органам були притаманні вади, які були характерними для поліцейської системи Російської імперії в цілому.

Бібліографічні посилання

1. Ярмиш О.Н. Каральний апарат самодержавства в Україні в кінці XIX – на початку XX ст.: Монографія. – Х., 2001.
2. Вовчик А.Ф. Политика царизма по рабочему вопросу в предреволюционный период (1895-1904 гг.). – Львов, 1964.
3. Бандурка О.М., Греченко В.А., Ярмиш О.Н. Поліція в Україні: історико-правове дослідження. (початок XVIII ст. – 1917 р.). – Х., 2012.
4. Общий состав управлений и чинов Отдельного корпуса жандармов. Испр. по 15 января 1895 г. – СПб., 1895.
5. ЦДІАК України. – Ф. 330. – Оп. 1. – Спр. 30.
6. Добряков. Краткий систематический свод действующих законоположений и циркулярных распоряжений, относящихся до обязанностей чинов губернских жандармских управлений по наблюдению за местным начислением и по производству дознаний. – СПб., 1903. – 650 с.
7. ЦДІАК України. – Ф. 1152. – Оп. 1. – Спр. 336.
8. ЦДІАК України. – Ф. 313. – Оп. 2. – Спр. 1705.
9. ЦДІАК України. – Ф. 442. – Оп. 626. – Спр. 573.
10. Краткая объяснительная записка к заключению Междуведомственной комиссии под председательством А.А. Макарова, по преобразованию полиции в империи. – СПб., 1911. – 112 с.
11. ЦДІАК України. – Ф. 313. – Оп. 2. – Спр. 1985.

Надійшла до редакції 26.12.2012

В.В. Бабанин

соискатель

*(Днепропетровский государственный
университет внутренних дел)*

УДК 340.12

ИНТЕРПРЕТАЦИЯ ОСНОВОПОЛОЖЕНИЙ ОБРАЗОВАНИЯ В ФИЛОСОФСКОЙ СИСТЕМЕ ПЛАТОНА КАК ЭЛЕМЕНТОВ СОЦИАЛИЗАЦИИ

Обосновано, что в системе Платона образование – это инструмент, правильное использование которого позволит сохранить государство от порчи, предотвратит его разрушение. Правильно построенная в государстве система обучения и образования позволяет вырастить поколение, способное, во-первых, выстроить правильную политическую систему, во-вторых, развивать её, в-третьих, выработать собственную систему духовных ценностей.

Ключевые слова: образование, социализация, политическая система, духовные ценности.

Обґрунтовано, що в системі Платона освіта – це інструмент, правильне застосування якого дозволить зберегти державу від псування, запобігти її руйнуванню. Правильно побудована в державі система навчання й освіти дозволяє виростити покоління, здатне, по-перше, вибудувати правильну політичну систему, по-друге, розбудувувати її, по-третє, виробити власну систему духовних цінностей.

Ключові слова: освіта, соціалізація, політична система, духовні цінності.

In article soundly, that in the system of Plato education - it is a tool, the