

**ВІДГУК**

**офіційного опонента на дисертацію А. В. Бугайця  
«Кримінологічна характеристика та запобігання корисливій  
насильницькій злочинності на залізничному транспорті», подану  
на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук  
за спеціальністю 12.00.08 – кримінальне право та кримінологія;  
кримінально-виконавче право**

Вивчення матеріалів дисертаційного дослідження та автореферату, поданих А. В. Бугайцем, а також ознайомлення з його науковими працями, опублікованими за темою дисертації, дають підстави стверджувати, що автором проведено кримінологічний аналіз проблеми, актуальної як в теоретичному, так і практичному аспекті, сформульовано низку теоретико-прикладних положень, висновків та пропозицій, що виносяться на захист.

Оцінюючи дисертацію в цілому, можна констатувати, що автор досягнув поставлених перед собою мети та завдань дослідження, виконавши роботу на належному методологічному рівні. Такий загальний висновок підтверджується основними критеріями, за якими оцінюються такого виду наукові роботи.

**Актуальність теми дослідження.** Залізничний транспорт згідно зі ст. 1 Закону України «Про залізничний транспорт» є однією з важливих базових галузей економіки України, забезпечує її внутрішні та зовнішні транспортно-економічні зв'язки і потреби населення у перевезеннях. Діяльність залізничного транспорту як частини єдиної транспортної системи країни сприяє нормальному функціонуванню всіх галузей суспільного виробництва, соціальному й економічному розвитку та зміцненню обороноздатності держави, міжнародному співробітництву України.

Як і у будь-якій іншій сфері, на залізниці часто вчиняються злочини. Проте для залізничного транспорту характерні особливі види кримінально караних діянь, способи їх вчинення та приховування. Очевидним є те, що за таких умов необхідно розробити спеціальні методи розслідування цих злочинів, а також виявлення, розкриття

та запобігання їм. Передусім це зумовлюється специфікою роботи залізничного транспорту, великим скупченням людей, значною кількістю матеріальних цінностей, протяжністю транспортних артерій, цілодобовою роботою тощо. Постійний рух поїздів дає можливість злочинцям швидко зникати з місця події, переховуватися, маскуватися серед пасажирів.

Особливу увагу слід приділяти злочинним посяганням, пов'язаним із насильницьким заволодінням майном осіб, які користуються послугами залізниці або перебувають на її об'єктах.

Діяльність працівників оперативних підрозділів міліції та відомчої воєнізованої охорони щодо запобігання корисливій насильницькій злочинності провадиться у специфічних умовах, що проявляється в швидкій зміні обстановки, а саме: майже миттєвому переміщенні суб'єктів і предметів злочину, постійному дефіциті інформації і часу, до того ж усе це відбувається на тлі удосконалення способів учинення злочинів. Зрозуміло, що все це вимагає від правоохоронців на залізничному транспорті професійності і певних якостей.

Проблеми запобігання злочинним проявам на залізничному транспорті, у тому числі корисливо-насильницьким, не залишалися поза увагою науковців. За різних часів вирішенню цього питання присвятили дисертаційні роботи та наукові праці вітчизняні й зарубіжні вчені, як-от: Ю. М. Антонян, В. С. Батиргарєєва, А. М. Бойко, О. М. Варигін, В. Б. Вишня, М. І. Гетман, В. В. Голіна, Б. М. Головкін, Л. Ф. Дадерко, І. М. Даньшин, О. М. Джужа, А. І. Долгова, В. М. Дрьомін, І. П. Дубовий, А. П. Закалюк, А. Ф. Зелінський, Ю. Л. Каверіна, О. Г. Кальман, В. М. Кутяєв, О. М. Литвинов, М. І. Панов, Ю. В. Степаненко, В. О. Туляков, В. І. Шакур, Г. Й. Шнайдер, М. В. Юрін, О. О. Юхно, С. В. Якімова та ін.

Роботи вказаних правників охоплюють широкий спектр проблем запобігання злочинним проявам на залізничному транспорті. Однак велика кількість актуальних питань запобігання корисливій насильницькій злочинності на залізничному транспорті й досі перебуває поза увагою науковців, є дискусійною та не знаходить комплексного висвітлення на рівні цілісного наукового досліджен-

ня. У цьому зв'язку можна стверджувати, що в умовах сьогодення існує потреба як у детальному вивченні, аналізі й виробленні кримінологічної характеристики вищевказаної злочинності саме на залізничному транспорті, так і окресленні відповідних заходів запобігання їй.

У своїй сукупності наведені обставини й визначили актуальність теми дисертації та зумовили необхідність поглибленої розробки цієї проблематики на рівні комплексного кримінологічного монографічного дослідження.

**Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами.** Дисертація виконана в межах цільової комплексної програми Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого «Теоретичні і прикладні проблеми запобігання злочинності та реформування Державної кримінально-виконавчої служби в Україні» (номер державної реєстрації 0111U000958), узгоджується з Концепцією реформування кримінальної юстиції України, затвердженою Указом Президента України від 8 квітня 2008 р. № 311/2008, а так само Концепцією реалізації державної політики у сфері профілактики правопорушень на період до 2015 року, затвердженою розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 листопада 2011 р. № 1209-р.

Тему дисертації затверджено рішенням вченої ради Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого (протокол № 5 від 26 грудня 2014 р.).

**Ступінь обґрунтованості наукових положень, висновків і рекомендацій, сформульованих у дисертації, та їх достовірність.** Результати дослідження видаються достатньо обґрунтованими.

**Метою** дослідження є розробити рекомендації щодо вдосконалення сучасної практики дієвого запобігання корисливій насильницькій злочинності на залізничному транспорті на основі встановлення її специфіки.

Для досягнення поставленої мети дисертантом правильно визначені **наукові завдання**, зокрема: з'ясувати особливості залізничного транспорту; надати кримінологічну характеристику корис-

ливої насильницької злочинності на залізничному транспорті; виокремити специфічні риси особи злочинця та потерпілих; виявити й систематизувати чинники корисливих насильницьких злочинів на залізничному транспорті; визначити основні заходи спеціально-кримінологічного запобігання корисливій насильницькій злочинності на залізничному транспорті; з'ясувати перспективи підвищення ефективності діяльності суб'єктів із запобігання корисливій насильницькій злочинності на залізничному транспорті.

Вважаю, що поставлені завдання А. В. Бугаєць вирішив повністю і виявив під час дослідження розглядуваної проблеми належні знання предмета і навички до самостійного наукового аналізу проблеми.

Об'єкт та предмет дослідження визначені автором правильно, а саме: *об'єктом дослідження* є суспільні відносини, що виникають унаслідок запобігання корисливій насильницькій злочинності, а *предметом* є кримінологічна характеристика та запобігання корисливій насильницькій злочинності на залізничному транспорті.

Нові положення, висновки і рекомендації, викладені в дисертації, обґрунтовуються за допомогою сучасних прийомів і методів наукового пізнання, застосування яких було здійснене в межах системного підходу. Зокрема, у роботі використані такі загальнонаукові та спеціальні методи: історичний, системно-структурний, логіко-семантичний, статистичний, вивчення документів та спостереження.

*Нормативною базою* для рецензованого дослідження стали Конституція України, Кримінальний кодекс України, Кримінальний процесуальний кодекс України, Кодекс України про адміністративні правопорушення, закони України, підзаконні нормативно-правові акти щодо організації діяльності та забезпечення правопорядку на залізничному транспорті.

*Теоретичну базу* дисертаційної роботи склали праці вітчизняних та зарубіжних учених, усього автором опрацьовано 206 джерел, серед яких монографії, наукові статті, тези доповідей тощо.

*Емпіричну базу* склали результати вивчення документів первинного статистичного обліку за період із 2005 по 2013 р. (1212 на-

сильницьких грабежів та 304 розбої); безпосереднє узагальнення за спеціалізованим питальником 100 розглянутих судами України кримінальних справ за фактами насильницьких грабежів та 30 справ за фактами розбоїв; аналіз інформації Департаменту інформаційних технологій МВС України про стан злочинності на території України, а також відомостей статистичних звітів УМВС України на залізницях та судової статистики за період 2005–2013 рр. Крім того, у роботі були використані інші аналітичні матеріали щодо корисливих насильницьких злочинів на залізницях України та особистий практичний досвід роботи дисертанта на прокурорсько-слідчих посадах транспортних прокуратур.

Про ступінь обґрунтованості положень і висновків (рекомендацій), винесених на захист, свідчить їх належна апробація. Основні положення дисертації знайшли своє відбиття у 8 наукових працях, зокрема у 5 статтях, з яких 3 опубліковані у друкованих фахових виданнях України, 1 – в електронному фаховому виданні, 1 – у виданні іноземної держави. Крім того, положення і висновки дисертаційного дослідження доповідалися та обговорювалися на засіданнях кафедри кримінології та кримінально-виконавчого права Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого, а також були представлені на науково-практичних конференціях: «Соціальна політика держави у сфері запобігання злочинності та ресоціалізація осіб, які відбували покарання» (Харків, 2011), «Актуальні сучасні проблеми кримінального права та кримінології у світлі реформування кримінальної юстиції» (Харків, 2013), «Треті економіко-правові дискусії» (Львів, 2014).

**Достовірність наукових положень, висновків і рекомендацій, сформульованих в дисертації.** Наукова новизна одержаних результатів полягає в тому, що дисертація є першим завершеним комплексним кримінологічним дослідженням специфіки корисливих насильницьких злочинів на залізничному транспорті, в якому розроблено концептуальні засади запобігання їм.

Під час вирішення завдань автором *вперше*: класифіковано об'єктивні та суб'єктивні чинники, що мають найбільш кримінологічно значущий вплив на стан корисливої насильницької злочинності на об'єктах залізниць; надано кримінологічну характе-

ристику корисливої насильницької злочинності на залізничному транспорті; з'ясовано детермінаційну залежність вчинення корисливих насильницьких посягань від ступеня криміногенності об'єктів залізничного транспорту, серед яких перше місце посідають залізничні вокзали та прилеглі до них території, де протягом 2005–2013 рр. учинено абсолютну більшість насильницьких грабежів та розбоїв; виокремлено та класифіковано систему детермінант корисливої насильницької злочинності на залізничному транспорті через призму функціонування його кримінологічно значущих об'єктів; встановлено, що специфіка функціонування залізничного транспорту суб'єктивно для пасажирів створює почуття незахищеності, що зумовлює систему заходів запобігання злочинності та необхідність існування спеціальних інститутів забезпечення правопорядку на залізничному транспорті – транспортної міліції, підрозділів відомчої воєнізованої охорони тощо; визначено основні заходи спеціально-кримінологічного запобігання корисливій насильницькій злочинності на залізничному транспорті залежно від його інфраструктури.

Частину положень А. В. Бугайцем було *удосконалено*, а саме: уявлення про кримінологічні риси особи сучасного корисливого насильницького злочинця та їх типологію; рекомендації стосовно заходів убезпечення громадян від злочинних посягань на стаціонарних об'єктах залізничного транспорту (вокзалах та станціях); диспозицію ст. 109 КУпАП («Порушення правил по охороні порядку і безпеки руху на залізничному транспорті»), тобто запропоновано доповнити цю статтю частиною шостою, в якій встановити адміністративну відповідальність за самовільний прохід до території залізничного транспорту з обмеженим доступом; тезу щодо необхідності запровадження з метою запобігання та протидії розглянутому різновиду злочинності у структурі органів прокуратури спеціалізації прокурорів у сфері транспорту та транспортних підрозділів органів внутрішніх справ; пропозиції стосовно нормативного врегулювання обліку корисливих насильницьких посягань за місцем вчинення злочину із зазначенням конкретного об'єкта залізничного транспорту.

Дістали *подальшого розвитку*: визначення корисливої насильницької злочинності на залізничному транспорті як окремої складової відносно масового негативного антисоціального явища протиправного насильницького збагачення, що проявляється у вчиненні за визначений проміжок часу на об'єктах залізничного транспорту, які безпосередньо стосуються забезпечення перевезення пасажирів і вантажів, корисливих злочинів, поєднаних із застосуванням чи погрозою застосування фізичного насильства; твердження, що на різноманітних об'єктах залізничного транспорту стабільно спостерігається неоднакова злочинна інтенсивність (найбільш криміногенними є залізничні вокзали, прилеглі до них території та вагони приміських поїздів); теоретичні положення про роль віктимної поведінки потерпілих при вчиненні насильницьких грабежів та розбоїв; підхід до обрання шляхів підвищення ефективності діяльності суб'єктів запобігання корисливій насильницькій злочинності на залізничному транспорті.

Положення наукової новизни дисертант підтверджує дискусією, у зв'язку з чим можна зробити висновок, що сформульовані в дисертації рекомендації та пропозиції мають достатній рівень достовірності й обґрунтованості.

Науковий інтерес становлять насамперед положення праці, в яких автор:

- доводить, що за своєю інфраструктурою залізничний транспорт є окремим об'єктом запобіжного впливу, оскільки притаманні йому особливості призводять до виникнення причин та умов вчинення корисливих насильницьких посягань (с. 12–37 дисертації);
- встановлює основні заходи спеціально-кримінологічного запобігання корисливій насильницькій злочинності на залізничному транспорті залежно від його інфраструктури (с. 141–156 дисертації);
- по тексту роботи наводить приклади із слідчої, судової та прокурорської практики (с. 93–95, 123, 170 дисертації та ін.).

**Значення результатів дослідження для науки і практики.** Результати роботи можуть бути використані у:

- *правотворчості* – для підготовки та уточнення законодавчих і підзаконних нормативно-правових актів із питань запобігання злочинності на залізничному транспорті;

– *правозастосовній сфері* – як рекомендації щодо вдосконалення організаційних та методичних засад діяльності залізничного транспорту та підрозділів міліції (акти впровадження: лист Одеської дирекції залізничних перевезень Одеської залізниці № 769/ДН1–8 від 22 вересня 2014 р., листи Полтавської дирекції залізничних перевезень Південної залізниці № ДН-4-1/748–24 від 29 вересня 2014 р. та № ДН-4-01/795–24 від 13 жовтня 2014 р.);

– *науково-дослідній діяльності* – для подальшої теоретичної розробки проблематики запобігання злочинності на залізничному транспорті;

– *навчальному процесі* – під час викладання курсу «Кримінологія».

**Оцінка змісту дисертації, її завершеності у цілому.** Структура дослідження зумовлена метою, завданнями та предметом і складається зі вступу, чотирьох розділів, які містять 13 підрозділів, висновків, списку використаних джерел та додатків. Представлена до захисту дисертація має загальний обсяг – 205 сторінок, з яких: 181 сторінка – основний текст, 20 – список використаних джерел, 4 – додатки.

Ознайомлення зі змістом дисертаційної роботи та її авторефератом дає підстави зробити висновок, що мета автором досягнута, поставлені у змісті питання висвітлені достатньо повно з належною аргументацією положень та висновків.

Разом із тим майже жодне дисертаційне дослідження не позбавлене дискусійних питань, деяких неточностей у положеннях та висновках. Це можна пояснити браком достатньої (повної) аргументації, обмеженим обсягом самої роботи, у деяких випадках надмірною категоричністю тощо, а отже, виникає потреба додаткового пояснення дисертантом під час захисту окремих аспектів своєї наукової праці. Це цілком природно, адже дисертаційне дослідження на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук дозволяє корегувати авторське бачення окремих теоретико-прикладних проблем.

З огляду на висловлене офіційний опонент вважає за доцільне висловити власне бачення проблеми, що досліджується, пропонує



звернути увагу на деякі спірні положення, що дають можливість вступити у дискусію з автором.

1. У розділі 2 «Кримінологічна характеристика корисливої насильницької злочинності на залізничному транспорті», визнаючи поняття цього виду злочинності, автор правильно наголошує, що корислива насильницька злочинність на залізничному транспорті – це явище, що має майновий характер, предметом посягань якого в основному є майно громадян, які з різних підстав перебувають у місцях, що безпосередньо стосуються забезпечення перевезення пасажирів і вантажів. При цьому дисертант вказує, що протягом досліджуваного періоду (9 років) фактів насильницьких посягань на вантажі не встановлено (с. 45 дисертації), у зв'язку з чим у подальшому наводить кримінологічну характеристику корисливої насильницької злочинності на залізничному транспорті лише стосовно об'єктів пасажирського залізничного транспорту, вокзалів, платформ, прилеглих територій тощо. На с. 20 дослідження А. В. Бугаєць констатує, що на вантажних станціях (сортувальних парках) постійно знаходиться велика кількість прийнятих до перевезення вантажів. Наявність скупчення різноманітних товарно-матеріальних цінностей на відносно невеликій площі сприяє вчиненню протиправних діянь. Саме тому здобувачеві було б доцільно конкретизувати причини, через які йому не вдалося встановити факти насильницьких посягань на вантажних об'єктах. На перший погляд, це може пояснюватися тим, що: або на цих об'єктах дані види злочинів взагалі не вчиняються, або не зафіксовано жодного випадку їх вчинення, або бездоганно працює воєнізована охорона, або ці злочини мають ситуаційний характер.

2. Дисертант робить правильний висновок про те, що корисливою насильницькою злочинністю охоплюються не лише насильницькі грабежі, розбої, а й інші злочини (с. 96 дисертації). Як правило, до інших злочинів належать умисне вбивство з корисливих мотивів, вимагання, бандитизм. При цьому автор зазначає, що вчинення інших корисливих насильницьких злочинів, крім насильницьких грабежів та розбоїв, на об'єктах залізничного транспорту має ситуаційний характер, їх скоєння на об'єктах залізничного тран-

спорту не зумовлюється відповідною специфікою та функціональною спрямованістю. Вбачається, що такий висновок потребує більш змістовного та аргументованого пояснення. По-перше, можна навести чимало прикладів, коли під час розбійного нападу злочинець умисно позбавляє життя потерпілого: у таких випадках це діяння кваліфікується за сукупністю злочинів, тобто як умисне вбивство з корисливих мотивів (за відсутності інших обтяжуючих обставин) і розбій. По-друге, матеріали дисертаційного дослідження (с. 53 дисертації, таблиця 10) підтверджують, що факти вимагання на залізничному транспорті все ж таки мали місце: за 2009–2013 рр. на залізничному транспорті зареєстровано 15 злочинів, кримінальні справи за якими порушено за ст. 189 Кримінального кодексу України. Однак робити висновок про те, що такі злочини мають ситуаційний характер, лише на підставі цих даних передчасно. Адже вимагання – це такий вид злочину, що створює труднощі під час установлення, кваліфікації та доказування. Тим більше необхідно враховувати помилки, що допускаються органами слідства під час кваліфікації при відмежуванні насильницького грабежу і розбою від вимагання.

3. Жодне більш-менш поглиблене кримінологічне дослідження будь-якого виду злочинності не обходиться без спроби типологізувати осіб, які вчиняють саме ці злочини. Не є винятком і робота здобувача, який наголошує, що типологія особистості корисливих насильницьких злочинців, які вчинили відповідні посягання на кримінологічно значущих об'єктах залізничного транспорту, формується із виокремленням злісних, нестійких, ситуаційних та особливо небезпечних типів. Ці типи були визначені на підставі вибіркового аналізу масиву архівних кримінальних справ (проваджень) шляхом співставлення таких параметрів, як наявність попередніх судимостей, спосіб і засіб учинення злочину, підстави виникнення корисливого мотиву, момент виникнення умислу, роль конкретної життєвої ситуації тощо. На думку рецензента, визначаючи характерні риси особи злочинця, її типологію, дисертантові не слід було обмежуватися лише вибіркоким аналізом кримінальних проваджень

(справ). Кримінологічна характеристика даного виду злочинності була б більш повною та глибокою у разі проведення анкетування осіб, засуджених за вчинення вищеназваних злочинів.

4. Вважаємо правильним розуміння запобігання злочинності як системного виду суспільної діяльності, спрямованої на забезпечення ефективного впливу на криміногенні явища та процеси, що викликають або сприяють безперервному відтворенню злочинних проявів. Одним із головних питань у цьому контексті є перспективи підвищення ефективності діяльності суб'єктів із запобігання корисливій насильницькій злочинності на залізничному транспорті. Дисертант даній проблемі приділив належну увагу, окремо зупинився на тому, що в умовах докорінних змін у соціально-економічному житті суспільства та кримінальному процесуальному законодавстві існує нагальна потреба в перегляді форм і методів діяльності спеціальних суб'єктів запобігання корисливій насильницькій злочинності на залізничному транспорті. Однак, враховуючи сучасний стан справ, тобто темпи проведення реформ у системі МВС України, не можна оминати позицію очільників силових відомств, а також законодавця щодо ліквідації підрозділів транспортної міліції (Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо реформування органів внутрішніх справ» від 12 лютого 2015 р.). Необхідно взяти до уваги положення ст. 13 нового Закону України «Про Національну поліцію» від 2 липня 2015 р., згідно з якими транспортна поліція як структурний підрозділ не передбачена. Зрозуміло, що здобувач лише висловлює власне бачення із приводу того, що під час реформування транспортних підрозділів МВС України вважається за доцільне збереження лінійного принципу їх роботи при забезпеченні тісної та дієвої взаємодії із територіальними відділами внутрішніх справ. Проте це питання, точніше його вирішення, є досить важливим при з'ясуванні перспектив підвищення ефективності діяльності суб'єктів із запобігання даному виду злочинності. У зв'язку з цим вважаємо, що для аргументації власної позиції із цієї проблеми дисертанту варто було б звернутися до зарубіжного досвіду, і не лише у кон-

тексті одного наведеного прикладу (с. 164 дисертації), а присвятити цьому окремий підрозділ дослідження. З огляду на це розділ 4 роботи можна було б доповнити окремим підрозділом у такій редакції: «Зарубіжний досвід боротьби із корисливою насильницькою злочинністю на залізничному транспорті».

5. Мають дискусійний характер викладені у роботі здобувачем типові заходи, спрямовані на підвищення ефективності діяльності суб'єктів із запобігання корисливій насильницькій злочинності на залізничному транспорті (с. 163–168 дисертації):

5.1. Одним із заходів визначається проведення ОВС на транспорті разом із працівниками залізниці спільних занять і семінарів із метою відпрацювання навичок щодо протидії корисливій насильницькій злочинності на залізничному транспорті. Офіційний опонент вважає, що мову треба вести перш за все про нові форми, методи професійної підготовки працівників ОВС по боротьбі із злочинами, що вчиняються на транспорті.

5.2. Пропозиція автора щодо розширення обсягу владних повноважень працівників відомчої воєнізованої охорони в частині накладання адміністративних стягнень; створення спільних пропускних бригад на територію з обмеженим доступом; залучення працівників залізничного транспорту, Державної спеціальної служби транспорту, громадських дружин, козачих сотень та інших формувань до участі в протидії корисливим насильницьким проявам на відповідних об'єктах може призвести до дублювання повноважень, відсутності координації спільних дій, а в деяких випадках навіть до корупційних проявів. У будь-якому разі такі заходи зумовлюють потребу визначення конкретної ролі та кола повноважень вищезазначених формувань у боротьбі з корисливо-насильницькими проявами на залізничному транспорті.

6. Позбавлена аргументації пропозиція дисертанта встановити нормативну заборону залишати пасажиру свій вагон під час руху без дозволу провідника, оскільки це дозволить обмежити безконтрольне переміщення осіб під час руху поїзду (с. 151 дисертації). Важко погодитися з тим, що провідник повинен на свій розсуд вирішувати питання про те, чи може пасажир залишати вагон або ні.

7. Дисертація значно збагатилася б, якщо дослідник використав би такі праці: (1) Бандурка О. М. Протидія злочинності та профілактика злочинів : монографія / О. М. Бандурка, О. М. Литвинов ; МВС України, Харк. ун-т внутр. справ. – Х. : ХНУВС, 2011. – 308 с.; (2) Бандурка А. М. Преступность в Украине: причины и противодействие : монография / А. М. Бандурка, Л. М. Давыденко. – Х. : Основа, 2003. – 368 с.; (3) Яницька Н. В. Групова корисливо-насильницька злочинність молоді та її попередження : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. : 12.00.08 / Н. В. Яницька ; Нац. акад. внутр. справ України. – К., 2000. – 20 с.

Однак викладені вище зауваження, застереження і пропозиції мають дискусійний характер та не впливають на загальну позитивну оцінку рецензованого дисертаційного дослідження.

**Таким чином, ознайомлення з дисертацією та авторефератом дає підстави для загального висновку**, що А. В. Бугайцем проведено комплексне самостійне завершене наукове дисертаційне дослідження специфіки корисливих насильницьких злочинів на залізничному транспорті, в якому розроблено концептуальні засади запобігання їм. Воно містить наукові положення та обґрунтовані результати, що можуть зробити певний внесок у розвиток кримінологічної науки, а також діяльність правоохоронних органів. Дисертація оформлена відповідно до державного стандарту. Наукові положення завершені, цілісні та взаємопов'язані.

Мета та завдання дисертаційного дослідження досягнуті.

Представлений автореферат дисертації А. В. Бугайця відбиває концептуальні висновки і науково-практичні рекомендації, що обґрунтовуються дисертантом у самому дисертаційному дослідженні.

Виходячи з вищезазначеного, можна констатувати, що представлена на рецензування дисертація **Бугайця Артема Вікторовича** «Кримінологічна характеристика та запобігання корисливій насильницькій злочинності на залізничному транспорті» відповідає вимогам, сформульованим у пунктах 9, 10, 12, 13 «Порядку присудження наукових ступенів і присвоєння вченого звання старшого наукового співробітника», затвердженого постановою Кабінету Міністрів України № 567 від 24 липня 2013 р., у зв'язку з чим вва-

жаю, що її автор на основі прилюдного захисту заслуговує присудження йому наукового ступеня кандидата юридичних наук за спеціальністю 12.00.08 – кримінальне право та кримінологія; кримінально-виконавче право.

*Офіційний опонент – кандидат юридичних наук, доцент, доцент кафедри кримінального права та кримінології факультету підготовки фахівців для підрозділів слідства Харківського національного університету внутрішніх справ А. В. Байлов.*