

### КОНТРАБАНДА АВТОТРАНСПОРТУ: ВИД ДІЯЛЬНОСТІ ТРАНСНАЦІОНАЛЬНОЇ ОРГАНІЗОВАНОЇ ЗЛОЧИННОСТІ

Стаття присвячена дослідженню проявів транснаціональної організованої злочинності в Україні у сфері викрадення та контрабанди автотранспорту. Досліджено окремі фактори, що зумовлюють зростання рівня даного виду злочинної діяльності в Східній Європі. Звернено увагу на те, що характер та форми прояву транснаціональної організованої злочинності в Україні продиктовані її географічним положенням. Значні масштаби злочинної діяльності транснаціональних злочинних організацій із викрадення та контрабанди автотранспорту є досить прибутковим видом діяльності, що характеризується швидкістю здійснення операцій, професійною підготовкою та високою латентністю.

**Ключові слова:** транснаціональна організована злочинність, сприятливі фактори, викрадення авто, контрабанда автотранспорту, злочинна діяльність.

Статья посвящена исследованию проявлений транснациональной организованной преступности в Украине в сфере похищения и контрабанды автотранспорта. Исследованы отдельные факторы, обуславливающие рост уровня данного вида преступной деятельности в Восточной Европе. Обращено внимание на то, что характер и формы проявления транснациональной организованной преступности в Украине продиктованы ее географическим положением. Значительные масштабы преступной деятельности транснациональных преступных организаций по похищению и контрабанде автотранспорта являются достаточно прибыльным видом деятельности, характеризуются скоростью осуществления операций, профессиональной подготовкой и высокой латентностью.

**Ключевые слова:** транснациональная организованная преступность, предрасполагающие факторы, похищения авто, контрабанда автотранспорта, преступная деятельность.

The article is devoted to the study of manifestations of transnational organized crime in Ukraine in the field of vehicle abduction and smuggling. Some factors that determine the growth of this type of criminal activity in Eastern Europe are investigated. Attention is drawn to the fact that the nature and form of manifestation of transnational organized crime in Ukraine is largely due to its geographical location. Significant magnitude of the criminal activity of transnational criminal organizations for theft and smuggling of motor vehicles is a rather profitable type of activity characterized by speed of implementation, professional training and high latency.

**Key words:** Transnational organized crime, favorable factors, car theft, smuggling of vehicles, criminal activity.

**Вступ.** На сьогодні криминогенну картину світу формують фактори глобалізації, що дозволяє з упевненістю говорити про значний внесок глобалізації в транснаціоналізацію злочинності, в сукупність її причин і умов, виникнення нових форм та видів суспільно небезпечної діяльності, тобто в цілому в структуру злочинності у світі і в окремих країнах; розширення форм злочинної діяльності. В останні роки діяльність транснаціональних організованих злочинних угруповань перетворилась на масштабну загрозу соціальній, економічній і політичній стабільності в державі [1, с. 151].

Правозахисники напередбій заявляють про катастрофічну ситуацію на кордоні, розслідуючи напівлегальні і контрабандні схеми трафіку іноземних транспортних засобів на території

© ЖАРОВСЬКА Г.П. – кандидат юридичних наук, доцент, завідувач кафедри кримінального права і криминології (Чернівецький національний університет імені Юрія Федьковича)

України. І якщо боротьба з організованою злочинністю поступово приносить свої плоди, то стан справ із незаконним перегоном авто через український кордон в останні роки тільки погіршився. Україна є лідером в Європі за обсягами кримінального ринку автомобілів, що були викрадені, а потім легалізовані. Протягом останніх років Україну заповнили нелегальні авто, визначити реальну кількість яких важко. Характер та форми прояву транснаціональної злочинності в Україні продиктовані також саме її географічним положенням. Територіальне розміщення України робить її «воротами» до країн Європи, а тому вона є привабливою для організованої злочинності і, зокрема, як транзитна держава [2, с. 41].

За даними Національної поліції України, за перші шість місяців 2017 року на території нашої держави були викрадені 3563 автомобіля, з них 647 – у столиці України [3]. Протидія контрабанді сьогодні є одним із найактуальніших питань й для України. Питання щодо посилення боротьби з контрабандою, усунення її причин та умов, що їй сприяють, неодноразово розглядалися ВР України, Президентом України, КМ України та РНБ України. Таким чином, загрози транснаціональної злочинності у сфері контрабанди автотранспорту не локальні, а поширюють свій вплив на всі регіони світу, спричиняючи економіці країн значні негативні наслідки та вимагають активного реагування.

Різним сторонам дослідження транснаціональної організованої злочинності та питанням протидії їй присвячено чимало робіт таких українських науковців, як А. Бойко, М. Вербенський, І. Гриненко, В. Глушков, А. Дорошенко, І. Поплавський, І. Сервецький, Є. Скулиш, В. Литвиненко, В. Шеломенцев та ін.

**Постановка завдання.** Метою дослідження є аналіз ситуації в Україні з викрадення та контрабанди автомобілів, на прикладі найбільших міст та окремих регіонів, що здійснюється транснаціональними злочинними організаціями протягом останніх років.

**Результати дослідження.** Трансформація національної злочинності в міжнародні транснаціональні форми в умовах глобалізації політичних, економічних, інформаційних і комунікативних процесів є невід'ємною частиною глобалізації, і ця реальність ставить перед кримінально-правовими науками нові складні проблеми. Транснаціональні організовані злочинні структури – це, як правило, складні системні утворення з внутрішньою ієрархічною структурою і розподілом ролей, високим рівнем взаємодії і керованості, внутрішньомережевими зобов'язаннями, системами власної безпеки і добування інформації, механізмами захисту капіталовкладень. Проникнення української організованої злочинності в міжнародне кримінальне співтовариство характеризується низкою специфічних особливостей.

По-перше, як і злочинні організації деяких країн, українські кримінальні угруповання й організовані формування розглядаються як відносно молоде кримінологічне явище. По-друге, їй притаманні стрімке нарощування потенціалу, в тому числі й на міжнародній арені, проникнення в нові сфери діяльності, швидке налагодження контактів із кримінальними організованими формуваннями в інших країнах. По-третє, українська організована злочинність не має конкретної структури, що піддається визначенню, як, наприклад, італійська мафія або колумбійські картелі. Вона постає в різних формах, властивих вітчизняній криміногенній ситуації: від нечисленних організованих груп та угруповань до масштабних за своєю величиною організацій і корпорацій.

Україна не стоїть осторонь інтеграційних процесів у кримінальному світі. Протягом останнього десятиліття в нашій державі спостерігаються негативні тенденції, які полягають, з одного боку, в розширенні впливу потужних міжнародних злочинних співтовариств на територію України, з іншого – зростає рівень інтеграції національних кримінальних угруповань у міжрегіональні та міжнародні злочинні співтовариства [4].

Сучасні злочинні організації розповсюдили свою діяльність на всі регіони світу, витягуючи злочинні доходи буквально з усіх можливих сфер діяльності, будь то занепад політичного ладу, погіршення економічної ситуації, зростання підпільної економіки, вільний доступ до зброї, наплив емігрантів та біженців тощо. Хоча крадіжка і контрабанда автомобілів порівняно з торгівлею наркотиками і зброєю представляються як менш серйозні злочини в діяльності транснаціональних злочинних організацій, проте приносять чималі прибутки організаціям, що спеціалізуються на даному виді кримінальної діяльності.

Перші згадки про Україну як про європейський центр легалізації крадених автомобілів датовані 1998 роком. Уже тоді Регіональне відділення безпеки при посольстві Сполучених Штатів Америки відзначало приріст потоку нелегально ввезених транспортних засобів, в якому Україна, Молдова і особливо Придністровська Молдавська Республіка виконували роль як пункту призначення, так і перевалочної бази на шляху до Росії.

Контрабанда товарів транснаціональною організованою злочинністю містить у собі широкий спектр різновидностей даного поняття в залежності від того товару, що поставляється. Одне з перших місць у цій діяльності займає саме контрабанда автомобілів.

Високі ставки кредитування, поступове введення численних тарифних методів регулювання зовнішньоекономічної діяльності (мита і зборів), що стосуються імпорту авто з-за кордону, засилля корупції суттєво підвищили ціни на первинному і вторинному автомобільних ринках. Після тривалого перехідного періоду Україна намагалася розвивати власну автопромисловість, і лобісти сприяли закріпленню в законодавстві ряду обмежень, через які покупка автомобілів за кордоном ставала надто дорогим задоволенням. Проте подібні методи так і не принесли бажаних результатів, а лише дали поштовх задуматися про пошук нелегальних шляхів ввезення якісних автомобілів з Європи.

До того ж, ряд удосконалень українського законодавства, проведений за останні 15 років (ратифікація Стамбульської конвенції про тимчасове ввезення іноземних авто, прийняття закону про відчуження на користь держави конфіскованих судом автомобілів, скасування обов'язкової експертизи автовок при їх реєстрації, надання автосалонами Мініфіну обов'язкового звіту про своїх клієнтів, приєднання України до стандарту Євро-5), активно сприяв цьому процесу. На виході маємо цілком усталену практику напівлегального, а часом контрабандного ввезення автомобілів на територію України. Специфікою діяльності транснаціональних організованих угруповань є швидка переорієнтація і пристосування їхньої злочинної діяльності до будь-яких змін, у тому числі і законодавчих. Ратифікація Україною у 2004 році Стамбульської конвенції значно полегшила ввезення іноземних авто на свою територію і дала можливість транснаціональним угрупованням застосовувати цілий ряд напівлегальних схем для передачі іноземних транспортних засобів у користування українським громадянам.

Із краденими авто усе набагато складніше. В основному викрадені автомобілі транспортуються в країні з економікою що розвивається або ж отримала статус ринкової. Одним з основних маршрутів є транспортування авто з країн Західної Європи (основних товаровиробників) у країні Східної Європи та Росію. Найбільшим ринком крадених авто вважається Польща, далі – Угорщина, Чехія, Італія, а організаціями, що цим займаються, – представники Польщі та Білорусії. Ще одним із маршрутів є морський шлях із Гонконгу в Китай. Оскільки США також є країною, відомою з виробництва машин, злочинні організації налагодили шляхи поставок крадених авто в Мексику, країни Карибського басейну, Близький та Середній Схід.

Відомі балканський, білоруський, польський транзитні маршрути викрадених автомобілів. Польща і Білорусь виступають в якості центральних перевалочних пунктів. У цих державах злочинці досить професійно виготовляють документи на транспортний засіб, нерідко змінюють ідентифікаційне маркування для подальшої легалізації викраденого автотранспорту. Із зазначених країн автомашини направляються до Львівської та Івано-Франківської областей України, в яких відбувається подальша легалізація цих автомобілів шляхом здійснення численних угод щодо їх купівлі-продажу. Унаслідок цього переважна кількість автомобілів належить уже законотворчим громадянам, що значно ускладнює здійснення заходів щодо профілактики, попередження та припинення такого виду злочинів.

Не менш привабливим для транснаціональних угруповань є трафік ЄС – Молдова – Україна (Одеська та Чернівецька області). В останні роки відзначається безпрецедентне зростання кількості автомобілів із реєстраційними номерами країн ЄС, Молдови і ПМР. Прикордонні регіони стали справжніми «золотими воротами» для незаконного ввезення автомобілів.

Популяризації й інтернаціоналізації розглянутого виду кримінальної активності злочинних формувань сприяє низка факторів, серед яких – «прозорість кордонів» і недостатній контроль за пересуванням транспортних засобів, незначна ефективність протидії розкраданням у межах однієї держави, низький рівень взаємодії компетентних органів на всьому маршруті проходження, правова несумісність у питаннях, пов'язаних із розкраданням, розшуком і поверненням транспорту, а також низка інших факторів, зокрема розподіл ролей учасників протягом усього ланцюжка від викрадення до збуту і корумповані зв'язки в поліцейських, прикордонних і митних органах.

Регіональна специфіка України характеризується геополітичним положенням у центрі Європи, але є прикордонною територією, яка в геополітичному плані стикається з країнами Азії, Центральної, Східної, Західної Європи, значний вплив на розвиток траснаціоналізації вітчизняної злочинності в Україні створює російський криминогенний фактор. Наявність геополітичної складової частини пов'язана з проблемами державних кордонів, які слід вважати чинником, що має і може обмежувати розповсюдження злочинності.

Звертаючись до цих проблем, учені зазначають, що кордони однієї і тієї самої країни можуть бути одночасно і «м'якими» [6, с. 396], і «жорсткими»: вони можуть бути відкритими для одного сусіда і «жорсткими» до іншого [5]. Для «жорстких кордонів» характерними є суттєві адміністративно-правові, митні обмеження (наявність жорсткого візового режиму і контролю за переміщенням людей і товарів та ін.), які пов'язані з пересуванням через кордон, чітко відзначені лінії, що розділяють території. «М'які кордони» – по суті, «відкриті», що розглядаються як формальні, коли перетин кордонів не утруднений значними формальностями, являє собою вільний транзит товарів та людей.

Державна прикордонна служба України також заявила про істотне зростання обсягів контрабандного ввезення автомобілів через держкордон. Загальна кількість виявленого та вилученого автотранспорту з підробленими, несправними документами, а також ідентифікаційні номери складових частин, які не відповідають записам в реєстраційних документах, зростає на 37%. Так, з початку 2016 року прикордонники виявили 164 таких автомобіля, а в 2015 році за аналогічний період – 120. Така тенденція спостерігається і на адміністративному кордоні Херсонської області з тимчасово окупованої території АР Крим, де кількість виявленого та вилученого автотранспорту збільшилася в 7 разів (в 2016 році – 35, у 2015 році – 5).

Основними способами здійснення контрабанди є використання доручення, оформленого (виданого) на материковій частині України без присутності власника автомобіля; ввезення з дійсним доручень, бланки яких зареєстровані в «Єдиному реєстрі довіреностей», посвідчених у нотаріальному порядку; доручень, виданих «нотаріусами», які не зареєстровані в «Єдиному реєстрі нотаріусів»; підроблених бланків довіреностей на право керування транспортними засобами; підроблених свідоцтв про їх реєстрацію, «недійсних/перебитих» номерів вузлів та агрегатів транспортних засобів.

У рамках загальної системи профілювання ризиків Держприкордонслужбою України здійснюються превентивні заходи з протидії незаконному ввезенню автотранспорту з тимчасово окупованої території АР Крим. Як результат, на сьогоднішній день виявлено і не допущено ввезення на материкову частину України 104 автомобіля, з них 76 – за підробленими дорученнями на право керування транспортними засобами, 28 – з невідповідністю реєстраційних документів VIN-коду автомобіля [8].

Одним із факторів «безпеки» діяльності транснаціональних злочинних угруповань є той факт, що українські прикордонники не мають доступу до всіх європейських інформаційних систем, які б спрощували протидію такому виду злочинної діяльності. Держприкордонслужба має доступ до банку даних підсистеми «Угон», в якій фіксують викрадення авто на території України. Слід зазначити, що донедавна українські кордони не були оснащеними базами даних Інтерполу (перші 39 пунктів пропуску державного кордону підключені в листопаді 2015 року, решта 118 отримали доступ в 2016 році.) В Європі ж існує ще одна потужна база даних, доступу до якої Україна не має – Шенгенська інформаційна система (SIS II). У цій базі даних збирається інформація про викрадені авто в більшості країнах-членах ЄС та інших країнах-партнерах, які входять до шенгенської зони. Наскільки інформація в базах даних Інтерполу та SIS ідентична, сказати складно. Приміром, німецькі дані, які зберігаються в SIS, автоматично спрямовуються і до бази Інтерполу. Проте, яким є механізм роботи із цими двома системами в інших країнах, невідомо.

Слід зазначити, що статистика крадених авто в Україні з року в рік залишається на високому рівні. 2015 року, за даними МВС України, в країні було викрадено близько 11 тисяч авто. Часто Україна стає ринком збуту викрадених за кордоном авто. Так, 2017 року українські та німецькі правоохоронці провели спільну операцію в Чернівецькій області, спрямовану проти крадіїв елітних авто, які викрадали машини в європейських країнах, а потім легалізували їх в Україні.

Згідно з офіційними статистичними даними, наданими правоохоронними органами України щодо незаконного заволодіння транспортним засобом на території нашої держави за останні роки, ситуація в даній сфері виглядає наступним чином (таблиця 1).

У першу чергу варто відзначити, що найзначніше зростання викрадень автомобілів зафіксовано в місті Києві та Київській області, а також на території Донбасу, в Харкові і Одесі.

У 2015 році на території столиці України, за даними поліції, викрали 1957 машин, а розкрили 226 незаконних заволодінь автотранспортом. За 7 місяців 2016 року були викрадені 1105 авто та розкрито правоохоронними органами 130 випадків незаконних заволодінь автотранспортом.

У Києві в 2013 році було відкрито 555 кримінальних проваджень за фактом незаконних заволодінь транспортними засобами, з них правоохоронці розкрили 146. У 2014 році поліція зафіксувала 1662 викрадення, з яких розкрила 176. У Київській області в 2013 році було зареєстровано

Таблиця 1

## Статистичні дані щодо незаконного заволодіння транспортним засобом на території України

Рік	Зареєстровано злочинів	Транспортом приватної власності	Шляхом крадіжки	Шляхом			Автомобілів
				Грабіж	Розбій	Шахрайство	
2013	6794	6114	2048	20	16	62	3815
2014	12644	10787	4465	270	285	129	8630
2015	11463	10620	5164	103	130	197	6890
2016	12205	11493	6324	69	73	227	6782
2017	9018	8463	4693	56	53	203	5099

342 викрадення, з яких розслідувані 176. У 2014 році правоохоронці зареєстрували 503 викрадення авто, розкрили – 192. У 2015 році було зареєстровано 828 угонів транспортних засобів, з яких розкрито 200 випадків. За 7 місяців 2016 року поліція Київської області зареєструвала 567 кримінальних проваджень в даній сфері, з яких розслідувала 134 випадок викрадення автотранспорту.

В Одесі в 2013 році правоохоронними органами було зареєстровано 197 кримінальних проваджень з яких розкрито 53, в 2014 р. вже зафіксовано викрадення 372 автомобілів, за фактами цих викрадень розпочато 40 проваджень. У 2015 році за фактами незаконних заволодінь транспортними засобами зареєстровано 486 кримінальних проваджень, з яких розкрито 45. За 7 місяців 2016 р правоохоронними органами було зареєстровано 342 викрадення автотранспорту, з яких розкрито лише 18.

В Одеській області статистика по викраденням за минулі кілька років така: в 2013 році правоохоронні органи зареєстрували 324 викрадення, а розкрили 121. У 2014 році в даній категорії справ розпочато 506 кримінальних проваджень за фактами незаконних заволодінь транспортними засобами, а розкрито 105. У 2015 році в Одеській області зафіксовано викрадення 640 автомобілів, із них правоохоронці розкрили 90 кримінальних проваджень. За 7 місяців 2016 року правоохоронцями було розпочато 450 кримінальних проваджень за фактами незаконних заволодінь автотранспортом, а розкрито 33.

У Харкові в 2013 році за фактами незаконного заволодіння транспортними засобами були розпочаті 155 кримінальних проваджень, розкриті 88. У 2014 році правоохоронці зареєстрували 163 кримінальних провадження у викраденнях, розкрили 60. У 2015 році у Харкові, згідно з офіційною статистикою, викрали 160 автомобілів, розкрили 58. За 7 місяців 2016 року зареєстрували 133 кримінальних провадження за фактом незаконних заволодінь транспортними засобами, а відповідно, розкрили 37 таких випадків. У Харківській області в 2013 році було зареєстровано 279 кримінальних проваджень за фактами незаконних заволодінь автомобілями, з яких було направлено до суду 177 проваджень. У 2014 році зареєстровано 312 кримінальних проваджень, направлено до суду 138. У 2015 році були також зареєстровані 312 проваджень та розкрито 145 випадків викрадення авто. За 7 місяців 2016 року поліція зареєструвала 221 кримінальне провадження по викраденнях автомобілів та розкрила 80 випадків викрадення автотранспорту.

У 2013 році в Донецькій області правоохоронці задокументували 532 викрадення, з яких розкрили 281. У 2014 році було розпочато 2662 кримінальних провадження за фактами незаконних заволодінь авто, з яких було розкрито – 165. У 2015 році поліція задокументувала 542 викрадення та розкрила 120. За 7 місяців 2016 року було зареєстровано 247 угонів, а розкрито правоохоронними органами – 53.

При цьому варто відзначити, що в поліції Донецької області підкреслили, що частина зареєстрованих угонів здійснена на окупованій території України, викрадені транспортні засоби перебувають там же, тому поліцейські можуть тільки зареєструвати даний факт [7].

У рамках загальної системи профілювання ризиків Держприкордонслужбою України здійснюються превентивні заходи з протидії незаконному ввезенню автотранспорту з тимчасово окупованої території АР Крим. Як результат, на сьогодні виявлено і не допущено ввезення на материкову частину України 104 автомобіля, з них 76 – за підробленими дорученнями на право



керування транспортними засобами, 28 – з невідповідністю реєстраційних документів VIN-коду автомобіля [8].

Загалом же, значні масштаби злочинної діяльності транснаціональних злочинних організацій із викрадення та контрабанди автотранспорту на території Східної Європи є досить прибутковим видом діяльності, що характеризується швидкістю здійснення операцій, професійною підготовкою та високою латентністю.

**Висновки.** З наведених нами статистичних даних щодо проявів діяльності транснаціональної організованої злочинності у сфері викрадення та контрабанди автотранспорту на прикладі великих міст України прослідковується тенденція до щорічного зростання кількості виявлених випадків викрадення авто. Це вказує не лише на зростання активності транснаціональних злочинних організацій в Україні, а й на використання нашої держави і в якості країни-постачальника даного товару на світові ринки збуту. Географічне положення України в поєднанні з фактором «м'яких кордонів» та межування з окупованими територіями слугує сприятливими умовами для поширення транснаціональної організованої злочинності та потребує від держави відповідного реагування.

**Список використаних джерел:**

1. Полянська В.С. Витоки і розвиток транснаціональної організованої злочинності у сфері економіки в Україні. Форум права. 2016. № 5. С. 151–156.
2. Гриненко І.М. Наркобізнес та національна безпека. К.: Сфера, 2002. С. 40–47.
3. Статистика угонов автомобілей в Києве доступна онлайн. URL: <http://https://www.autocentre.ua>.
4. Скулиш Є. Міжнародне співробітництво у сфері протидії транснаціональній організованій злочинності. Бюлетень № 1(7). URL: <http://www.eai.org.ua/ua/digest/issue7/1143/>.
5. Гвоздецька Б.Г. Кордон в уявленнях мешканців пограниччя Карпатського регіону. URL: [http://archive.buv.gov.ua/portal/soc\\_gum/vlush/Sots/2011\\_12\\_2/21.pdf/](http://archive.buv.gov.ua/portal/soc_gum/vlush/Sots/2011_12_2/21.pdf/).
6. Филиппова О.А. «Граница» и «Пограничье» в контексте политик идентичности. Методология, теория та практика соціологічного аналізу сучасного суспільства: зб. наук. пр. Харків: Видав. центр Харків. нац. ун-ту ім. В.Н. Каразіна, 2010. Вип. 16. С. 396.
7. Где и сколько автомобилей угоняют в Украине. Статистика. URL: <http://http://www.autoconsulting.com.ua>.
8. Прес-служба Держприкордонслужби України. URL: <http://https://dpsu.gov.ua/ua>.