

## ФІНАНСОВА БЕЗПЕКА У СФЕРІ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

Конституція України докорінно змінила політичну систему та політичний режим країни в пострадянський період. Відповідно до Конституції України система органів державної влади в країні будується згідно із принципом поділу влади. Окремі державні функції покликано здійснювати органам місцевого самоврядування, які наділяються відповідними державними повноваженнями з передачею необхідних для їхнього здійснення матеріальних і фінансових коштів. При цьому згідно з Конституцією України мета та завдання державних органів, а також органів місцевого самоврядування визначають права та свободи людини та громадянина, які визнаються вищою цінністю української держави, є безпосередньо діючими, але можуть бути обмежені з метою забезпечення безпеки [1, с. 1].

З позиції викладеного, безпека як ширше поняття, а фінансова безпека як вужче, являє собою найважливіший елемент правової системи України, а Конституція України слугує вихідною точкою процесу правового регулювання безпеки в Україні, який одержав розвиток у нормативно-правових актах, прийнятих з питань забезпечення різних видів безпеки. У зазначених нормативно-правових актах у цей час закріплюється понад 30 види безпеки, але при цьому використовуються неуніфіковані поняття, які не дозволяють усвідомити юридичну природу, структуру й утримування безпеки як елемента правової системи України, а коло факторів і умов, що становлять утримування погрози безпеки, не має формально певних границь. У результаті аналізу законів та інших нормативно-правових актів, прийнятих з питань забезпечення різних видів безпеки, можна констатувати відсутність єдиного підходу до встановлення взаємозв'язку безпеки з механізмом української держави, що об'єднується з широкою різноманітністю правових методів і форм діяльності державних органів і органів місцевого самоврядування щодо забезпечення безпеки.

В Україні на основі розробки питань безпеки в 2003 році було прийнято Закон "Про основи національної безпеки України", де поняття безпеки трактується як "захищеність життєво важливих інтересів людини й громадянина, суспільства й держави, за якої забезпечуються постійний розвиток суспільства, своєчасне виявлення, запобігання й нейтралізація

реальних і потенційних загроз національним інтересам". Згідно зі ст. 5, суб'єктом, що забезпечує національну безпеку, є міністерства (в тому числі Міністерство внутрішніх справ, завданням якого є боротьба з поширенням корупції, хабарництва в органах державної влади, зрощування бізнесу з політикою, боротьба з організованою злочинною діяльністю, детінізація національної економіки тощо). Причому перед Міністерством внутрішніх справ як суб'єктом забезпечення національної безпеки поставлено завдання зі здійснення систематичного моніторингу впливу на національну безпеку процесів, які відбуваються в суспільстві [2].

Національні інтереси в транспортній сфері забезпечують інститути державної влади, що здійснюють свої функції у взаємодії з діючими на основі Конституції й законодавства України громадськими організаціями, суб'єктами транспортної інфраструктури, спеціалізованими органами у сфері транспортної безпеки та правоохоронних органів. До національних інтересів у транспортній сфері належить: задоволення потреб особи, суспільства й держави в сучасному спектрі транспортних послуг; досягнення шляхом технічного переозброєння й модернізації транспортного комплексу високої економічної ефективності й безпеки транспортного процесу доступності транспортних послуг на рівні, що гарантує соціальну стабільність, розвиток міжрегіональних зв'язків і національного ринку праці, а також безперервності надання транспортних послуг; відповідність безпеки транспортної системи України рівню міжнародних стандартів, що є необхідною умовою реалізації транзитного потенціалу транспортного комплексу, розвитку експортно-імпортних послуг.

Надійне забезпечення фінансової безпеки на транспорті стало для багатьох країн світу, в тому числі й для України, одним з найактуальніших завдань. Це обумовлено низкою факторів: загальним погіршенням економічних показників роботи залізничного транспорту; активізацією національних і транснаціональних форм організованої злочинності, що спеціалізуються на незаконних зовнішньоекономічних операціях, контрабанді, нелегальній міграції, незаконному обігу наркотиків, зброї, боєприпасів, вибухових речовин та використовують транспортні артерії в своїх злочинних цілях; безперервним поширенням інших форм неправомірного втручання у функціонування транспортного комплексу (блокування транспортних шляхів, транспортних засобів, розкрадання й хуліганство на транспорті й т. ін.), що призводить до аварій і дестабілізації його роботи; зростанням на українському транспорті кількості аварій та інших надзвичайних ситуацій, обумовлених не

лише порушенням правил експлуатації технічних систем, але й фізичним станом цих систем – високим ступенем зношеності та їх технічною недосконалістю [3, с. 13].

Таким чином, забезпечення фінансової безпеки на транспорті досягається за умови здійснення єдиної державної політики в цій сфері, системою заходів фінансового, економічного, політичного, організаційного та іншого характеру, адекватних загрозі щодо життєво важливих інтересів особи, суспільства й держави в транспортній сфері.

### *Література*

1. Стахов А.И. Административно-публичное обеспечение безопасности в Российской Федерации / А.И. Стахов: автореферат дис. на соискание наук. степени док. юрид. наук спец. 12.00.14.– Москва, 2007.– 20 с.
2. Про основи національної безпеки України: Закон України від 19.06.03 р. за № 964-IV // Відомості Верховної Ради.– 2003.– № 39.– Ст. 351.
3. Шелухін М.Л. Загрози економічної безпеки в транспортній сфері: визначення та класифікація / М.Л. Шелухін // Часопис Академії адвокатури України.– №12 (3, 2011).– С.11-17.

УДК 342.9(043.2)

**Нашинець-Наумова А.Ю.,**  
к.ю.н.,  
**Лапа Н.О.,**  
студентка,

Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

## **ІСТОРИЧНІ АСПЕКТИ СТАНОВЛЕННЯ ТА РОЗВИТКУ ОПЕРАТИВНОЇ СЛУЖБИ МІЛІЦІЇ**

Діяльність спеціальних підрозділів міліції(поліції) завжди заслуговувала уваги суспільства. Разом з тим, враховуючи її специфічний характер, у всі часи доступ до цієї тематики був обмежений. Саме тому відповідь на багато питань доводиться давати історикам-науковцям з плином часу, коли багатьох учасників подій вже немає серед нас, а самі події стають далеким минулим. Історія виникнення оперативної служби своїм корінням сягає глибини віків. У діяльності її підрозділів багато специфічних особливостей, суть та зміст яких можна зрозуміти лише глибоко проаналізувавши історію їх розвитку і становлення. Слово "розшук" має стародавнє поняття як дії по стеженню та розшуку злочинця, а "Роз-

шуковий процес" – це кримінальний процес, при якому слідство ведеться таємно [1, с.115]. Становлення і розвиток форм та методів діяльності оперативної служби в російській імперії, до складу якої на той час входила Україна, найбільш динамічно розпочалося в кінці 19-го століття зі створення розшукових, пізніше охоронних відділень міліції. Повстання 14 грудня 1825 року застало уряд зненацька. З величезними труднощами утримавши владу, Микола I поспішив виправляти "помилки" свого брата: уже 3 липня 1826 року надійшов указ про заснування " III відділення власної його імператорської величності канцелярії" – органу, що більш ніж на пів століття став уособленням феодальної реакції [2, с. 94]. В 1899 р. до Московського охоронного відділення був переведений жандармський ротмістр Олександр Іванович Спіридович, який згодом став керівником Київського охоронного відділення. На цьому історичному етапі суттєво підвищився авторитет служби. Уже за часів Радянської України підрозділи зовнішнього спостереження (розвідки) увійшли до складу новоствореного карного розшуку. Діяльність підрозділів карного розшуку 18 квітня 1919р. нормативно закріплено декретом Ради Народних Комісарів УРСР " Про організацію карного розшуку". Згідно з цим декретом при контрольно-слідчому відділі Народного комісаріату юстиції УРСР організовувалась секція судово-карного розшуку. Такі ж секції засновано й при виконкомах губерній. Крім того, нормативно закріплено уже фактично наявні відділи карного розшуку (у Катеринославі, Чернігові, Харкові, Полтаві, Києві, Миколаєві та ін.), організовані на базі розшукових відділень. Ці відділи стали самостійними підрозділами, підпорядкованими НКВС та місцевими виконкомами Рад. Завдання, поставленні перед підрозділами карного розшуку, вимагали спеціального нормативного регулювання. І першим кроком щодо формування правової бази оперативно-розшукової діяльності стало Положення про органи карного розшуку і судово-кримінальної міліції [3, с. 26]. У надрукованій 6 серпня 1920 р. Центропрошуком УРСР Інструкції говорилось, що "відділення карного розшуку мають за мету попередження злочинів, що готуються, розкриття вчинених та припинення виявлених шляхом негласної агентури та зовнішнього спостереження цією Інструкцією не регламентувалася. Це призвело до того, що навіть у двох сусідніх губерніях організація агентурно-інформаційної роботи здійснювалася по-різному. У повоєнні роки, аж до 1954 р., розвідка існувала у складі третіх спецвідділів. Наказом МВС СРСР у 1954 р. треті спецвідділи були ліквідовані, а апарати розвідки увійшли до складу оперативних відділів, які займалися розшуком злочинців, що переховувались. Начальник відділення розвідки був заступником начальника оперативного відділу.