

DOI <https://doi.org/10.51647/kelm.2020.3.2.25>

ОРГАНІЗАЦІЙНО-ПРАВОВІ ФОРМИ РЕАЛІЗАЦІЇ КЛАСТЕРНОГО ПІДХОДУ У СФЕРІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Роман Прокоп'єв

здобувач кафедри господарського права

Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого (Харків, Україна)

ORCID ID: 0000-0001-9981-8483

Анотація. У положеннях наукової статті автор досліджує питання можливості застосування кластерного підходу у сфері залізничного транспорту, адже ринок залізничних перевезень у сучасних умовах має бути економічно ефективним у задоволенні суспільних транспортних потреб і забезпечувати індивідуальну зацікавленість суб'єктів ринку. Проводиться аналіз особливостей організаційно-правових форм залізничних мікрокластерів залежно від їх територіального розташування, а саме туристичний залізничний кластер, залізнично-промисловий кластер, залізничний агровиробничий кластер, залізничний мікрокластер відновлення й розвитку тимчасово окупованих територій України, транскордонний мікрокластер. Пропонується правова форма організації співпраці суб'єктів у межах залізничного кластеру – публічно-приватне партнерство. Наголошується, що трикутник державно-комунально-приватного партнерства повинен забезпечувати розвиток регіонів, формування конкурентного ринку й забезпечення ефективної участі приватного партнера в межах підприємницької діяльності.

Ключові слова: залізничний транспорт, підприємства залізничного транспорту, реформування залізничного транспорту, залізничний кластер, державно-приватне партнерство, об'єднання підприємств.

ORGANIZATIONAL AND LEGAL FORMS OF IMPLEMENTATION OF THE CLUSTER APPROACH IN THE FIELD OF RAILWAY TRANSPORT

Roman Prokopiev

Applicant at the Department of Economic Law

Yaroslav Mudryi National Law University (Kharkiv, Ukraine)

ORCID ID: 0000-0001-9981-8483

Abstract. In the provisions of the scientific article the author explores the possibility of applying a cluster approach in the field of railway transport, because the railway market in modern conditions must be cost-effective in meeting public transport needs and ensure the individual interest of market participants. The analysis of features of organizational and legal forms of railway microclusters depending on their territorial location is carried out, namely tourist railway cluster, railway-industrial cluster, railway agro-industrial cluster, railway microcluster of restoration and development of temporarily occupied territories of Ukraine, cross-border microcluster. The legal form of the organization of cooperation of subjects within the limits of a railway cluster – public-private partnership is offered. It is emphasized that the triangle of public-municipal-private partnership should ensure the development of regions, the formation of a competitive market and ensure the effective participation of private partners in business activities.

Key words: railway transport, railway transport enterprises, reforming of railway transport, transport and logistics cluster, railway cluster, amalgamation of enterprises.

ORGANIZACYJNO-PRAWNE FORMY REALIZACJI PODEJŚCIA KLASTROWEGO W ZAKRESIE TRANSPORTU KOLEJOWEGO

Roman Prokopev

student Katedry Prawa Gospodarczego

Narodowego Uniwersytetu Prawniczego im. Jarosława Mądrego (Charków, Ukraina)

ORCID ID: 0000-0001-9981-8483

Adnotacja. W tezach artykułu naukowego autor bada kwestię możliwości zastosowania podejścia klastrowego w dziedzinie transportu kolejowego, ponieważ rynek transportu kolejowego w nowoczesnych warunkach powinien być opłacalny w zaspokajaniu potrzeb transportu publicznego i zapewniać indywidualne zainteresowanie podmiotów rynku. Analiza cech organizacyjno-prawnych form kolejowych mikroklasterów w zależności od ich usytuowania, a mianowicie turystyczny klastr kolejowy, klastr kolejowo-przemysłowy, kolejowy klastr rolno-produkcyjny, kolejowy mikroklaster odbudowy i rozwoju tymczasowo okupowanych terytoriów Ukrainy, mikroklaster transgraniczny. Proponowana jest forma prawna organizacji współpracy podmiotów w ramach kolejowego klastra – partnerstwo publiczno-prywatne. Należy zauważyć, że trójkąt partnerstwa publiczno-społdzielczo-prywatnego powinien zapewnić rozwój regionów, tworzenie konkurencyjnego rynku i zapewnienie skutecznego uczestnictwa partnera prywatnego w ramach działalności gospodarczej.

Słowa kluczowe: transport kolejowy, przedsiębiorstwa transportu kolejowego, reforma transportu kolejowego, klastr kolejowy, partnerstwo publiczno-prywatne, łączenie przedsiębiorstw.

Вступ. На сучасному етапі національний ринок послуг залізничного транспорту в зарубіжних країнах формується завдяки впровадженню ринкового механізму правового регулювання та супроводжується змінами нормативно-правової бази з питань функціонування транспортних підприємств, формуються нові підходи до взаємодії в економічній, фінансовій та організаційній сферах. І.М. Рудяга наголошує, що ринок залізничних перевезень у сучасних умовах має бути економічно ефективним у задоволенні суспільних транспортних потреб і забезпечувати індивідуальну зацікавленість суб'єктів ринку (Rudyaga, 2017: 104).

Одним із найбільш дієвих підходів до еволюціонування економіки нині є кластерний підхід, суть якого полягає в об'єднанні підприємств різних галузей економічної діяльності, їх кооперації з органами державної влади, місцевого самоврядування, навчальними й науковими установами, а також фінансовими установами та іншими господарюючими суб'єктами з метою досягнення економічного результату, підтримки діяльності учасників такого об'єднання й забезпечення конкуренції між суб'єктами однієї сфери діяльності й, відповідно, їх економічного зростання.

Використання кластерного підходу задля розвитку залізничного транспорту має відбуватися на основі загальнодержавної транспортної політики, проте за механізмом «знизу вгору», а саме через формування регіональних залізничних мікрокластерів, що складатимуть єдиний загальнодержавний залізничний макрокластер (D. Tumoха, 2007, p. 14).

На нашу думку, розвиток залізничного транспорту в Україні згідно з кластерним підходом має відбуватися за змішаним типом, тобто передусім держава повинна сформувати загальнодержавну стратегію розвитку залізничних перевезень і розробити відповідну цій стратегії нормативно-правову базу, що, зі свого боку, стане поштовхом до формування регіональних стратегій розвитку, які відповідатимуть пріоритетним напрямкам розвитку регіонів, центральне місце в яких повинно відводитися підприємствам залізничної галузі як основі розвитку інших сфер господарської діяльності у відповідному регіоні.

Зважаючи на наведене вище, можемо стверджувати, що залізничні вокзали, станції та зупинки посядуть центральне місце в забезпеченні функціонування пасажирських і вантажних перевезень. Ба більше, означені об'єкти як ядро кластера є центром інвестиційної діяльності й основою для створення конкурентних переваг регіону.

Сьогодні надзвичайно актуальним є наукове обґрунтування й нормативно-правове врегулювання механізмів переорієнтації діяльності залізничних вокзалів, станцій, зупинок на задоволення потреб пасажирів та інших споживачів транспортних послуг у межах запропонованого кластера як дієвої системи забезпечення конкурентоспроможності ринку залізничних перевезень і входження залізничного транспорту України до міжнародної залізничної системи.

Проблемні питання правового регулювання та особливостей реформування залізничного транспорту розглядали І.М. Рудяга, особливості державного регулювання залізничного транспорту – Д.А. Тимоха, інші правові аспекти функціонування залізничного транспорту – А.В. Міщенко та інші, функціонування транспортно-логістичних кластерів з економічного погляду – І.Г. Смирнов та інші. Однак варто зазначити, що правові аспекти кластерного підходу формування залізничного транспорту не досліджено.

Метою статті є дослідження сутності кластерного підходу у сфері залізничного транспорту, аналіз можливих організаційно-правових форм кластерів залежно від територіального розташування та пропозиція правової форми організації та фінансування залізничних кластерів, що можуть бути створені.

Основна частина. Формування залізничного кластера доцільно розглядати як синергію суб'єктів господарювання, які провадять господарську діяльність у різних сферах економіки, що розвиваються навколо залізничних вокзалів як основних структурних елементів, у межах яких здійснюється задоволення інтересів споживачів і, відповідно, залежних від наявності й функціонування залізничних вокзалів суб'єктів господарювання.

Особливості правових зв'язків між учасниками залізничного кластера визначаються залежністю його функціонування від забезпечення таких умов, як: 1) наявність залізничної інфраструктури і створення ефективного механізму доступу до неї перевізників; 2) існування станцій і забезпечення зупинок на них; 3) розвиток інших видів транспорту для забезпечення транспортування пасажирів до місця призначення; 4) функціонування під'їзних колій для перевезення вантажів (I. Smurnov 2012). З огляду на це під час визначення загальних умов формування кластерів у межах єдиного, центральне місце в якому займають підприємства залізничної галузі, варто враховувати вищевказані особливості.

Змістове наповнення законодавства про кластери доцільно здійснювати з урахуванням того, що кластерні відносини мають специфічний організаційно-правовий характер. Кластери можуть функціонувати як завдяки створенню юридичної особи з чітко визначеними правами або без цього. Стосовно залізничних мікрокластерів зауважимо, що варто забезпечити можливість їх створення на договірній основі.

У законодавстві України не наводяться визначення поняття «кластер» та його видів, однак законодавець пропонує створювати кластер у такій організаційно-правовій формі, як об'єднання підприємств на основі територіальної локалізації. У Господарському кодексі України закріплено, що господарські об'єднання утворюються як асоціації, корпорації, консорціуми, концерни, інші об'єднання підприємств, передбачені законом, тобто господарське законодавство встановлює організаційно-правові форми об'єднань підприємств і можливість створення нових виробничих систем у різних сферах господарської діяльності.

Згідно з Господарським кодексом України ознаками об'єднання підприємств визнається те, що воно: 1) є господарською організацією, утвореною у складі двох або більше підприємств; 2) мета, з якою воно створюється, – координація виробничої, наукової та іншої діяльності для виконання спільних економічних і соціальних завдань; 3) утворюється на добровільних засадах або за рішенням органів; 4) засновується на

невизначений строк або як тимчасове об'єднання; 5) є юридичною особою; 6) необхідна державна реєстрація; 7) діє на основі установчого договору та/або статуту, який затверджується його засновниками.

Як бачимо, в Україні об'єднання підприємств утворюються тільки як юридичні особи. Це пояснюється тим, що за радянських часів трести й об'єднання підприємств були юридичними особами. На нашу думку, сьогодні це значно обмежує їх функціонування.

Загалом, кластери можуть функціонувати як на основі договорів про спільну діяльність, так і без такого, зокрема, у формі асоціації, корпорації або іншого об'єднання підприємств. Однак в Україні відсутня ефективна система співпраці між органами влади всіх рівнів, учасниками ринку транспортних послуг і вченими, тобто існує об'єктивна необхідність дослідження, вдосконалення й розширення форм спільної діяльності в господарському праві.

Відповідно до змін, внесених у 2020 році до Закону України «Про публічні закупівлі» та деяких інших нормативних актів України щодо вдосконалення публічних закупівель, з'являється така нова для українського законодавства форма, як об'єднання юридичних осіб – нерезидентів без створення окремої юридичної особи, тобто таке, що діє на підставі договору про спільну діяльність без створення юридичної особи. Якщо до складу такого об'єднання входять резиденти й нерезиденти, то воно повинно мати статус юридичної особи (пункт 37 статті 1 Закону).

Розглядаючи загальну структуру кластера, варто звернути увагу на те, що вона являє собою модель побудови коопераційних зв'язків між суб'єктами об'єднання.

На нашу думку, варто внести зміни до Господарського кодексу України щодо можливості заснування об'єднання підприємств без створення господарської організації (юридичної особи).

Кластер не може бути організований на будь-якій території. Пояснюється це тим, що в Україні більшість регіонів не має галузевої специфіки, а отже, відсутні підстави, щоб говорити про заснування й налагодження діяльності економічного кластера. Як уже вказано вище, передусім треба з'ясувати, чи доцільно засновувати або забезпечувати діяльність і розвиток кластера на певній території.

Залізничні кластери, на нашу думку, можна поділити на універсальні і спеціалізовані. До останніх, враховуючи економічні особливості регіону, належать: 1) туристичний залізничний; 2) залізнично-промисловий; 3) залізничний агровиробничий мікрокластер; 4) залізничний мікрокластер як фундамент формування транспортно-логістичного кластера; 5) залізничний мікрокластер відновлення й розвитку тимчасово окупованих територій України; 6) транскордонний мікрокластер.

Кожну з форм територіального кластера необхідно розглянути окремо, беручи до уваги особливості формування й визначення центрального суб'єкта як основного ядра.

Так, з огляду на розвиток туризму в окремих регіонах, зокрема зеленого туризму в регіонах розміщення малодіяльних залізничних станцій, стає можливим розвиток пасажирських перевезень. До складу залізничного туристичного мікрокластера повинні входити залізничні пасажирські перевізники, музейні комплекси, національні природні парки, пам'ятки історії й культури, суб'єкти ресторанної інфраструктури, готельного господарства, суб'єкти господарювання, що провадять діяльність із перевезень пасажирів автомобільним транспортом, органи місцевого самоврядування, громадські організації та інші суб'єкти некомерційної господарської діяльності.

Ядром туристичного мікрокластера варто визначити залізничний вокзал, що забезпечує обслуговування пасажирів і можливість їх легкого доступу до інших об'єктів обслуговування. Найбільш затребуваними такі мікрокластери є в межах території діяльності регіональної філії «Львівська залізниця». Крім того, створення таких мікрокластерів доцільне у віддалених регіонах, що мають туристичний потенціал, проте й досі залишаються невідомими як об'єкти туристичної інфраструктури. Зазвичай такими виступають сільські населені пункти, де відсутні промислове та інші види виробництва, проте є перспективи розвитку зеленого туризму, що може значно покращити ситуацію із функціонуванням такої станції, враховуючи більшу екологічність залізничного транспорту порівняно з автомобільним.

Промисловий залізничний мікрокластер, зі свого боку, має задовільняти потреби промислових підприємств у перевезенні вантажів у межах як міжобласного, так і транскордонного сполучення, зокрема, як один із видів транспорту в мультимодальних перевезеннях вантажів. Ядром такого мікрокластера можна визначити вантажний термінал, який обслуговує вантажні потяги й забезпечує їх завантаження, перевантаження формування, відправлення і прийняття. До складу такого мікрокластера повинні входити органи державної влади й місцевого самоврядування, вантажні перевізники, суб'єкти промислового виробництва, суб'єкти господарювання, які виконують завантажувально-розвантажувальні роботи, перевізники інших видів транспорту (у разі здійснення мультимодальних перевезень). Найбільш затребуваними такі мікрокластери є в межах території діяльності регіональної філії «Донецька залізниця», «Придніпровська залізниця» тощо.

Залізничний агровиробничий мікрокластер покликаний сприяти налагодженню зв'язків між суб'єктами аграрного виробництва й вантажними залізничними перевізниками. До його складу можуть входити також переробні підприємства, морські порти, підприємства торгівлі, суб'єкти господарювання, які провадять діяльність у допоміжних сферах (сертифікація, оцінка відповідності, вантажно-розвантажувальні роботи тощо). Крім вказаних, важливим учасником мікрокластера повинні стати науково-дослідні інститути й навчальні заклади, які готують працівників до роботи на підприємствах зазначеного об'єднання, органи державної влади й місцевого самоврядування. Ядром такого мікрокластера доцільно визнати великих виробників аграрної продукції й вантажні термінали Укрзалізниці як логістичного центру формування, відправки

та прийняття вантажів. Ці мікрокластери найбільш затребувані в межах території діяльності регіональної філії «Одеська залізниця», «Південна залізниця».

Залізничний транспортно-логістичний мікрокластер може створюватися на перетині різних видів транспорту: залізничних вокзалів, аеропортів, морських портів, розташованих на відносно невеликій відстані один від одного та здатних забезпечити транспортування пасажирів і вантажів як для розвитку території діяльності таких суб'єктів, так і для їх транзиту. Заснування такого мікрокластера на території України є доцільним на території Одеської, Херсонської та Миколаївської областей, оскільки вони мають відповідне географічне розташування, розгалужену залізничну мережу, у цих областях наявні морські шляхи сполучення.

Залізничний мікрокластер відновлення й розвитку тимчасово окупованих територій України повинен забезпечувати виконання плану з відновлення й розвитку цих територій України, що передусім має передбачати відновлення шляхів сполучення для перезапуску промислового виробництва на територіях Луганської та Донецької областей, а також забезпечення руху пасажирів у міжміському й міжобласному сполученні. Особливу роль у складі такого мікрокластера повинні відігравати органи державної влади й органи місцевого самоврядування, а також громадські організації та міжнародні фонди. Центральне місце в такому кластері займуть суб'єкти промислового виробництва, пасажирські вокзали й вантажні термінали в межах регіону дії відповідної залізниці. Завдяки цьому у занедбаних за роки проведення антитерористичної операції територій регіональної філії «Донецька залізниця» з'являться перспективи для розвитку.

Стосовно створення транскордонних мікрокластерів варто зазначити, що на активізацію процесів модернізації залізничного транспорту й використання його транзитного потенціалу, що визначає конкурентні позиції України на світовій арені, помітно впливає політико-економічна співпраця України в межах реалізації Стратегії інтеграції з країнами ЄС. У зарубіжних країнах активно розвивається транскордонна співпраця й транзитний потенціал залізничного транспорту, наприклад, успішно діє транспортно-логістичний кластер на кордоні Данії й Німеччини, розвивається і спільний білорусько-польський транспортно-логістичний центр «Бремено-Брузні».

Для формування сприятливих умов, належного фінансового забезпечення, завдяки чому стане можливим покращення сервісу і дотримання таких важливих принципів залізничних перевезень, як безпека й комфорт, об'єкти залізничної інфраструктури (вокзали, станції тощо) доцільно передавати в концесію або укладати інші договори державно-приватного партнерства.

У межах розвитку залізничного транспорту трикутник державно-комунально-приватного партнерства повинен забезпечувати розвиток регіонів, формування конкурентного ринку й забезпечення ефективної участі приватного партнера в межах підприємницької діяльності. Крім того, державний партнер може встановлювати пільги на перевезення пасажирів і вантажів за певними напрямками, наприклад перевезення вантажів у період збору врожаю з регіонів із найбільшим розвитком аграрного виробництва до морських портів, розташованих у Одеській та Херсонській областях, або ж перевезення дітей у канікулярний період у місця відпочинку. У цьому випадку держава як власник майна, що входить до складу залізничного транспорту, має ухвалити рішення про укладення договорів державно-приватного партнерства, територіальна громада – взяти участь у визначенні кола суб'єктів для забезпечення комплексного розвитку регіону на основі об'єднання навколо транспортного вузла сукупності суб'єктів господарювання з метою створення так званого містоутворюючого комплексу суб'єктів господарювання.

На місцеві органи виконавчої влади й органи місцевого самоврядування покладається організація виконання робіт із благоустрою привокзальних площ, спорудження й впорядкування під'їздів до залізничних станцій, пасажирських зупинних пунктів, вокзалів з урахуванням потреб пасажирів з обмеженою мобільністю, забезпечення транспортного сполучення з населеними пунктами за місцем розташування станцій, вокзалів, створення сприятливих умов для функціонування телекомунікаційних мереж загального користування й повноцінного надання телекомунікаційних послуг.

Крім того, місцеві органи виконавчої влади, органи місцевого самоврядування взаємодіють з оператором інфраструктури, перевізниками, власниками вантажів, іншими суб'єктами господарювання у сфері залізничного транспорту з метою підвищення ефективності використання транспортних засобів, злагодженої й узгодженої роботи з іншими видами транспорту, створення (зокрема, на пайових засадах) підприємств із перевезення пасажирів у приміському сполученні, розвитку транспортної інфраструктури, експлуатації малодіяльних станцій щодо обслуговування пасажирів та економіки регіонів. Приватні партнери, зі свого боку, мають виконати зобов'язання щодо відновлення, будівництва й ефективної експлуатації переданого їм майна й забезпечити комплексну підтримку.

Висновки. Розглядаючи загальну структуру кластера, варто звернути увагу на те, що вона являє собою модель побудови коопераційних зв'язків між суб'єктами об'єднання. На нашу думку, варто внести зміни до Господарського кодексу України щодо можливості заснування об'єднання підприємств без створення господарської організації (юридичної особи).

Головною відмінністю концепції залізничного кластера від інших форм об'єднання підприємств є, з одного боку, поєднання конкуренції всередині кластера, децентралізація, а з іншого – централізація управління всередині. Водночас важлива роль відводиться органам державної влади й місцевого самоврядування, до функцій яких належить контроль за діяльністю підприємств кластера й забезпечення конкурентоздатності суб'єктів державного сектору економіки на ринку перевезень. На нашу думку, необхідно заснувати єдиний макрокластер як інтегруючу структуру, у межах якої будуть створені мікрокластери, тобто економічний залізничний кластер функціонуватиме на макро- і мікрорівні.

Ядром кластера виступає вокзал, оскільки він є пунктом, що забезпечує прийом пасажирів і потягів, їх розміщення, координацію, доступ громадян до станцій, платформ та інших об'єктів інфраструктури залізничного транспорту, є базою для розміщення закладів харчування, медичної допомоги, правоохоронних органів, органів забезпечення безпеки мандрівників. Формування ядра кластера як інституційного середовища для його розвитку, враховуючи особливості територіального розвитку та організаційно-правової форми кластера, є надзвичайно важливим і актуальним.

На нашу думку, співпраця підприємств залізничного кластера може забезпечуватися так званою координаційною радою, що складатиметься з представників усіх учасників кластера. Водночас члени такої координаційної ради мають представляти інтереси конкретних суб'єктів господарювання, вносити пропозиції щодо їх спільної діяльності, формувати стратегію розвитку відповідного кластера й ухвалювати рішення щодо зазначених питань. Зміст діяльності такої координаційної ради становитиме узгодження дій суб'єктів для досягнення мети кластера, а не управління діяльністю конкретного суб'єкта господарювання. Отже, координаційна рада – це орган управління вже сформованого мікрокластера, центр узгодження його розвитку.

Список використаних джерел:

1. Про публічні закупівлі. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/922-19#Text>.
2. Рудяга І.М. Господарсько-правове забезпечення функціонування залізничного транспорту України в умовах реформування : монографія. Харків : Юрайт, 2017. 196 с.
3. Смирнов І.Г. Процеси транспортно-логістичної кластеризації в Європейському Союзі та Україна: площини взаємодії. URL: http://www.rusnauka.com/29_DWS_2012/Economics/11_120559.doc.htm.
4. Тимоха Д.А. Державне регулювання роботи залізничного транспорту : автореф. дис. ... канд. наук з держ. упр. : 25.00.02. Харків, 2007. 20 с.

References:

1. Pro publichni zakupivli [About public procurement]. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/922-19#Text>.
2. Rudyaga I.M. (2017) Gospodarske pravove zabezpechennya funkcionuvannya zaliznuchnogo transportu [Economic and legal support for the functioning of railway transport in Ukraine in terms of reform]. Monografiya. Khakiv. 197 p.
3. Smirnov I.G. Procesu transpotno-logistichnoi klasterizacii v Evropekomu Soyuzi ta Ukraini [Processes of transport and logistics clustering in the European Union and Ukraine: planes of interaction]. URL: http://www.rusnauka.com/29_DWS_2012/Economics/11_120559.doc.htm.
4. Tumoha D.A. (2007) Derjavne reguluvannya robotu zaliznuchnogo transportu [State regulation of railway transport]. Author's ref. dis. ... Cand. Sciences of the state. 25.00.02. Khakiv. 20 p.

DOI <https://doi.org/10.51647/kelm.2020.3.2.26>

СПОСОБИ ВЧИНЕННЯ ШАХРАЙСТВ ІЗ ВИКОРИСТАННЯМ ЕЛЕКТРОННО-ОБЧИСЛЮВАЛЬНОЇ ТЕХНІКИ ЯК ЕЛЕМЕНТ ЇХ КРИМІНАЛІСТИЧНОЇ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Тетяна Романенко

*ад'юнкт кафедри криміналістики та судової медицини
Національної академії внутрішніх справ (Київ, Україна)
ORCID ID: 0000-0003-2073-3466*

Анотація. Досліджено особливості способів шахрайств, учинених шляхом незаконних операцій із використанням електронно-обчислювальної техніки. Зроблено висновок, що способи здійснення шахрайств, учинених шляхом незаконних операцій із використанням електронно-обчислювальної техніки, – це сукупність дій злочинця, що полягає в певному порядку, послідовності та конкретному методі діяльності особи шахрая, спрямованих на підготовку, скоєння та приховання конкретного злочину. Не існує вичерпного переліку способів скоєння цього злочину, але найбільшого поширення останнім часом набули такі: обманне заволодіння грошима громадян; створення інтернет-аукціонів шляхом надання недостовірних даних і пропозиції продажу неіснуючих товарів; створення і забезпечення діяльності інтернет-магазину; перерахування коштів із банківських карток шляхом обманного отримання конфіденційних даних; обманне заволодіння грошовими коштами іноземних громадян; обманне заволодіння грошовими коштами шляхом створення або використання сайтів благодійних організацій, створення та діяльність фіктивних фінансових бірж.

Ключові слова: шахрайство, електронно-обчислювальна техніка, незаконні операції, спосіб злочину, криміналістична характеристика.