

В. В. Голіна, доктор юридичних наук, професор, член-кореспондент НАПрН України, головний науковий співробітник відділу кримінологічних досліджень Науково-дослідного інституту вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташиса НАПрН України
ORCID: 0000-0001-9166-3472

С. С. Шрамко, кандидат юридичних наук, старший дослідник, старший науковий співробітник відділу кримінологічних досліджень НДІ вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташиса НАПрН України
ORCID: 0000-0002-4453-9118

КОНЦЕПТУАЛЬНІ ОСНОВИ КУЛЬТУРОЛОГІЧНОГО НАПРЯМУ ПІДВИЩЕННЯ РІВНЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В УКРАЇНІ¹

Постановка проблеми. Смертність і травматизм від дорожньо-транспортних пригод (у подальшому – ДТП) стали серйозною проблемою у світі. Щоденно на дорогах людство втрачає майже 3,7 тис. осіб. ДТП є основною причиною смертності дітей і молодих людей у віці від 5 до 29 років, при цьому 90% жертв припадає на країни з низьким і середнім рівнем доходів. Серед них і Україна. Як свідчать офіційна, й, скоріше за все неповна, статистика, наукові дослідження, повідомлення у ЗМІ тощо, рівень смертності і дорожнього травматизму в Україні катастрофічний. За даними Національної поліції, їх динаміка в Україні постійно збільшується. Так, якщо у 2018 р. коефіцієнт загиблих складав 7,9 осіб на 100 тис. населення країни, у 2019 р. – 8,2, то у 2020 р. – 8,5. У Державній програмі підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 року, затвердженої Кабінетом Міністрів України 21 грудня 2020 р., передбачено ще вищі за наведені показники: у 2021 р. прогнозується смертність на рівні 11,3 осіб на 100 тис. населення, у 2022 р. – 11,1, у 2023–8,8. Стосовно останніх показників, то такі цифри наведені з урахуванням людей, які померли в лікарні від травм

унаслідок ДТП протягом 30 днів. Хоча у попередні роки у прогнозі враховували лише загиблих на місці події. Нескладні підрахунки дозволяють стверджувати, що смертність на дорогах перевищує офіційні статистичні відомості Національної поліції України, а саме: у 2017 р. унаслідок ДТП загинуло 5316 осіб (а не 3432), у 2018 р. – 5201 (а не 3350), у 2019 р. – 5418 (а не 3454)².

Стратегією підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року, схваленою розпорядженням Кабінету Міністрів України від 21 жовтня 2020 р. (надалі – Стратегія), та Державною програмою підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 року (надалі – Державною програмою), затвердженою постановою Кабінету Міністрів України від 21 грудня 2020 р., вперше в індексованому виді конкретизована загальна мета їх призначення – зниження рівня смертності внаслідок скорочення числа ДТП щонайменше на 30% до 2024 р., зменшення ступеня тяжкості їх наслідків для учасників дорожнього руху та соціально-економічних витрат від дорожньо-транспортного травматизму, а також запровадження ефективної системи управління безпекою дорожнього руху для забезпечення за-

¹ *Примітка.* Стаття підготовлена на виконання теми фундаментального наукового дослідження НДІ вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташиса НАПрН України «Стратегія запобігання правопорушенням у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні» (реєстр. номер 0120U10561).

² *Стан справ аварійності на транспорті в Україні за 2019 рік* (Директорат з безпеки на транспорті Міністерства інфраструктури України) <<https://goo.su/IKv>> (дата звернення: 12.09.2021)

хисту життя та здоров'я населення, створення безпечних і комфортних умов руху транспортних засобів, пішоходів та інших учасників дорожнього руху на вулично-дорожній мережі¹.

Серед основних причин виникнення критичного стану у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху розробники цих офіційних документів називають, зокрема: відсутність сучасної системи збору інформації про ДТП за всіма необхідними ключовими показниками; відсутність екстреної допомоги постраждалим; загальну застарілість парку автотранспорту, що не дає можливості повністю використовувати переваги, що дає система активної та пасивної безпеки, котра пропонується в останніх моделях транспортних засобів; інтенсивність транспортного та пішохідного руху, що значно перевищує пропускну здатність вулично-дорожньої мережі; недосконалість правового механізму та нормативно-правового регулювання у сфері безпеки дорожнього руху; низький рівень підготовки водіїв; відсутність механізму здійснення ефективного контролю за діяльністю автошкіл; недоліки у вихованні у громадян почуття власної відповідальності та дотримання правил дорожнього руху; недостатній рівень запровадження та практичного застосування новітніх технологій і технічних засобів організації дорожнього руху, використання автоматизованих засобів контролю та регулювання дорожнього руху та ін. Для досягнення мети та вирішення завдань, поставлених у Стратегії і Державній програмі, а також усунення (хоча б частково) вищезазначених недоліків, є необхідними заходи тих запобіжних напрямів, які здатні за своїми силовими й профілактичними можливостями у стислі строки змінити на краще небезпечну ситуацію, що склалася у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. Як убачається, актуальною є проблема обґрунтування теоретико-прикладного напрямку, умовно названого культуролого-правовим. «Будівельним матеріалом» для такого напрямку або його складовими частинами мають стати конкретні, реальні та придатні для швидкої оцінки результативності *вибіркові* заходи нормативно-правового, кримінологічного, культурологічного, техніко-технічного, організаційно-управлінського та ін. характеру.

¹ Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року. Урядовий кур'єр від 04.11.2020. № 214; Державна програма підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 р. Офіційний вісник України від 04.01.2021. № 1.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Актуалізована останніми роками на світовому рівні рішеннями Генеральної асамблеї ООН, Конгресів ООН із запобігання злочинності та кримінального судочинства й інших авторитетних міжнародних інституцій проблема нагального забезпечення безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту набула в Україні принципового значення, стимулюючи підвищення рівня державної і суспільної уваги до науково-прикладних аспектів цієї проблеми. Амбітна мета України, що полягає у скороченні до 2024 року смертності і травматизму на дорогах внаслідок ДТП щонайменше на 30% (Стратегія, Державна програма), корелюється з резолюцією Генеральної Асамблеї ООН, якою було проголошено друге Десятиліття дій щодо забезпечення безпеки дорожнього руху (2021–2030 роки). Це підштовхнуло науковців і практиків до активного дослідницького пошуку, зокрема, таких запобіжних заходів впливу на учасників дорожнього руху, які змінили б їх правосвідомість. Складно перерахувати й докладно викласти положення концепцій і рекомендацій стосовно підвищення рівня безпеки дорожнього руху, що містяться у працях вітчизняних і зарубіжних учених і практиків, що знайшли відображення у нормативно-правових актах (законах, стратегіях, програмах, планах тощо), публікаціях, ЗМІ. Над фундаментальною темою наукового дослідження, зазначеного у примітці до цієї статті, працюють члени творчого колективу відділу кримінологічних досліджень НДІ вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташиса НАПрН України, які, в тому числі, орієнтовані на розробку майже недослідженого у кримінології культурологічного напрямку запобігання транспортним правопорушенням. Цей напрям потребує розгляду низки пов'язаних із ним питань соціального, правового, технічного, кримінологічного та психологічного характеру. Деякі з них відображені у публікаціях виконавців дослідження (Батиргарєєвої В. С., Колодяжного М. Г., Калініної А. В., Новікова О. В., Данильченка Ю. Б., Христин І. О.).

Мета статті полягає у створенні в перспективі науково-прикладного напрямку у культурології у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні.

Виклад основного матеріалу дослідження. Оскільки йдеться про обґрунтування в цій статті культурологічного напрямку підвищення рівня безпеки дорожнього руху як найбільш реального

й одночасно радикального за силою впливу на людський фактор засобу скорочення смертності і травматизму у зазначеній сфері, слід звернутися до розуміння і трактування самого поняття «культурологія». Буквально «культурологія» (лат. *cultura* – обробка, виховання, освіта, розвиток; грец. *logos* – слово, вчення) є системою знань про сутність, закономірність існування і розвитку, людське значення і способи пізнання культури¹. Культурологія як наука виникла на перетині історії, філософії, педагогіки, етики, соціології, етнографії, антропології, соціальної психології, естетики, мистецтвознавства та ін. Такий міждисциплінарний характер культурології сприяє не лише формуванню комплексу наукових уявлень про культуру як способу життя людини, а й використанню деяких її ідей і напрацювань для вирішення нагальних теоретико-прикладних завдань протидії небезпечним, у тому числі автотранспортним, правопорушенням. Останні тісно пов'язані з такими її категоріями, як: менталітет (ментальність), що зумовлює мотиви поведінки та вчинки людей; мораль, моральна культура, котрі є мірою соціалізації особистості та її готовності втілювати засвоєні моральні цінності суспільства у різноманітні свої діяльності, а також поведінці; правова культура людини, яка свідчить про ступінь інтеріоризації в її правосвідомості змісту права, відповідність поведінки нормативно-правовим приписам та ін.²

Кримінологічні дослідження етіології небезпечної злочинності свідчать про її тісний зв'язок з певними типовими структурними елементами характеристики особистості порушника правил дорожнього руху. С. І. Нежурбіда з комплексу суспільно-рольових, моральних, психологічних, вікових, психо-фізичних властивостей й ознак такої поведінки виділяє, перш за все, культуру водія. Ігнорування правил обережності, егоїзм, черствість, намагання уникнути загальноприйнятих норм моралі вказують на відсутність культури у структурі особистості і вказує, за його словами, на необхідність розробки культурологічної концепції небезпечної злочинності³. Ця ідея підтримана

¹ Подольська Є А, Лихвар В Д, Іванова К А *Культурологія: навч. посіб.* Вид. 2-ге, перероб та доп. (Центр навчальної літератури, 2005) 38

² Лозовий В О (ред) *Морфологія культури* (Право, 2007) 364, 370, 372, 373

³ Нежурбіда С І 'Злочинна небезпечність: концепція, механізм і шляхи протидії' (автореф. дис. канд. юрид. наук, Київ, 2001) 15–20

В. А. Мисливим⁴. Її джерело вбачається і в культурно-репресивній концепції академіка О. М. Костенка, згідно з якою злочинність у країні, у тому числі і її небережний різновид, залежить: 1) радикально – від рівня соціальної культури громадян і 2) паліативно – від репресивних заходів, тобто за формулою «культура плюс репресія». Саме соціальна культура (політична, економічна, правова, трудова, економічна, моральна) забезпечує у радикальній спосіб формування у людей почуття обережності і не дозволяє людині переступити межі безпеки поведінки й породжувати аварії. Всі інші засоби (право, мораль, професійна підготовка водіїв, удосконалення техніки і т. ін.) не є ефективними. Роль покарання/стягнення як засобів протидії правопорушенням полягає у тому, щоб страхом змусити свавільну людину піддатися впливу нормативних приписів і заборон⁵. Є й інші цікаві ідеї О. М. Костенка, засновані на принципах соціального натуралізму, з якими можна погодитися. Однак можна висловити й зауваження щодо ідентичності розуміння саме культурологічного напрямку протидії небезпечної злочинності взагалі і транспортним правопорушенням зокрема. На думку прибічників культурно-репресивної концепції запобігання злочинності, соціальна культура формується за допомогою соціального просвітництва і соціальної практики, хоча і відбувається це протягом тривалого часу. Таким чином, нормативно-правовий вплив на стан злочинності та інших правопорушень як був так і залишається основним засобом протидії. Напевно у перспективі ці, образно кажучи, превентивні лінії перетнуться, наслідком чого стане створення соціального порядку, який забезпечить «природну протидію злочинності, у тому числі й небезпечної» (О. М. Костенко). Висловлюючи повагу до авторської ідеї розробки такої концепції, необхідно зазначити, що вона, зважаючи на нагальні потреби нашого часу, є малоефективною, особливо для специфіки запобігання транспортним правопорушенням, пов'язаним із «приборканням» кричущого свавілля у сфері дорожнього руху. А першочерговими потребами держави, суспільства і кожного громадянина є досягнення амбітної мети України, а саме – за чотири роки скоротити на 30% (порівняно з 2019 р.) рівень смертності через

⁴ Мисливий В А *Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту: монографія* (Юрид. акад. МВС України, 2004) 197

⁵ Костенко О М *Культура і закон-- у протидії злу: монографія* (Атіка. 2008) 128, 134, 160, 212, 276

ДТП та зменшити соціально-економічні витрати від дорожньо-транспортного травматизму. Для теоретиків і практиків виникає актуальне завдання: винайти (обґрунтувати) стратегію «швидкого реагування», тобто комплекс конкретних заходів, засобів, дій, які суттєво обмежують учасникам дорожнього руху можливість вчинення деліктів і кримінальних правопорушень. Такою стратегією, на наш погляд, є культурологічний напрям підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні.

Культурологічна концепція запобігання небережній злочинності у кримінології виникла порівняно нещодавно. Вона пов'язана, зокрема, з подальшим поглибленим дослідженням ролі людського фактору (соціально-демографічних, психофізичних особливостей особистості основних учасників дорожнього руху, рівня їх правосвідомості, культури, ступеня ризикованості їх дій у конкретних дорожніх ситуаціях, мотивів порушення правил дорожнього руху, оцінки й сприйняття інформації про ситуацію, що виникла, та багатьох інших запитань) у вчиненні автотранспортних правопорушень. Це зумовлює науковий пошук і практичну доцільність використання напрацювань культурно-правових запобіжних заходів впливу на правосвідомість людини із метою скорочення проявів свавілля і підвищення почуття відповідальності. Отже, сутність культурологічного напрямку, як ми неодноразово підкреслювали¹, полягає у зворотній кумулятивній дії жорстких нормативно-правових приписів і санкцій на примусове підвищення, так би мовити, технічної культури, інтеріоризації її у правосвідомість та формуванню поведінки особи відповідно до їх вимог. Тобто йдеться про примусову «культуризацію», «культурофікацію» за допомогою психологічної та емоційної дії сили страху через можливі санкції за недотримання ПДР. Політична воля держави і суспільства щодо запровадження реальної, а не формальної безпеки на дорогах і вулицях країни, жорстокий і всебічний контроль за дотриманням ПДР, а також неминучість відповідальності та зазнання втрат особистого характеру (штрафи, позбавлення права керування транспортними засобами на тривалий строк, ліцензій, конфіскація транспортного засобу, втрата комфортності пересування, матеріальні збитки, комунікаційні обме-

ження та ін.) змусять учасників дорожнього руху, особливо водіїв, скеровувати свою поведінку у бік дотримання приписів і заборон закону і підзаконних актів. Як висловився в одному зі своїх інтерв'ю відомий письменник Василь Шкляр, коментуючи стан правосуддя в нашій державі, «... нам потрібна найсуворіша диктатура закону. В умовах демократії людство нічого кращого не придумало»². Отже, що заважає нам скористатися цією порадою з огляду на те, що цей шлях використано в інших країнах (Швейцарія, Швеція, Уругвай та ін.), які за останнє десятиліття досягли значних успіхів у зменшенні тяжкості наслідків ДТП (смертності і травматизму)? Культурологічний напрям стратегії убезпечення доріг і вулиць не зводиться лише до посилення санкцій за деструктивність дій чи бездіяльність суб'єктів, які зобов'язані опікуватися такою ціллю. Цей напрям інтегрує спеціально для нього обрані, найбільш ефективні і перевірені світовою і вітчизняною практикою обмеження можливостей вчинення транспортних правопорушень, заходи і засоби соціального, правового, технічного, культурологічного, організаційно-управлінського, кримінологічного та технічного характеру. Саме вони, поєднані загальною метою, утворюють культурологічний напрям, або концепцію, безпеки дорожнього руху. Спробуємо викласти цей мінімальний (для швидкого реагування на невтішний стан аварійності у цій сфері) «набір» заходів, засобів, приписів, склад якого не претендує на універсальність, оптимальність і взагалі абсолютизацію.

Соціальні заходи. Поведінка людей у суспільстві, за загальним уявленням, упорядковується за допомогою впливу на їх свідомість, волю, емоції різноманітних соціальних правил, заборон, приписів, гасел, закликів і навіть моди. В Японії, за твердженням К. Уеда, загальносоціальна профілактика полягає насамперед у загальній орієнтації суспільства на створення країни без злочинності³. У посланні Генерального секретаря ООН з нагоди Всесвітнього дня пам'яті жертв дорожньо-транспортних пригод від 5 листопада 2020 р. нагадується, що ДТП є серйозною проблемою з точки зору охорони здоров'я і розвитку; щодня людство на дорогах світу втрачає близько 3,7 тис. своїх чле-

² Шкляр В. «Щасливе майбутнє настає там, де встановлено чесні відносини, де панує солідарний розподіл обов'язків і суспільних благ» Інтерв'ю з письменником В. Шкляром М. Кривди. (10 червня 2021) Голос України 5

³ Уеда К. *Преступність і кримінологія в сучасній Японії*. (Книги по требованию, 1969)95

¹ Голіна В. В. «Культура і закон у запобіганні правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху» (2021) Вип 41 Питання боротьби зі злочинністю 56–62.

нів, у тому числі молодих людей віком від 5 до 29 років. Тому це послання містить заклик до світової спільноти – підтримати резолюцію Генеральної Асамблеї ООН, в якій проголошується мета щодо скорочення смертності і травматизму до 2030 року на 50%, а також переосмислення засобів пересування і забезпечення безпеки дорожнього руху в усьому світі¹. Стратегією і Державною програмою, як вже відмічалось, передбачається до 2024 року 30% зниження смертності на дорогах України. Однак поставити завдання щодо скорочення смертності від ДТП і орієнтувати суспільство, його правосвідомість на досягнення гуманістичної цілі є не одним й тим самим. Суспільство має бути «заряджене» ідеєю нульової смертності на дорогах. Отже, рішучою умовою підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні є всеукраїнська активна підтримка політики держави зменшити «епідемію» дорожньої протиправності. Ця підтримка зусиль починається з об'єктивної статистичної фіксації ДТП у країні, яка наразі, як і раніше, не зважаючи на чисельні пропозиції науковців і практиків, фальсифікується шляхом паралельного ведення різних відомчих, нерідко розбіжних, обліків ДТП, особливо з тяжкими наслідками. Завдяки обліковим маніпуляціям, статистику про смертність і травматизм можна зменшувати чи збільшувати залежно від політичних вимог².

Правові заходи. Базовою складовою культурологічного запобіжного напрямку є репресія. На думку А. Ф. Зелінського, необережний злочин – наслідок тактичної помилки, хибного рішення у виборі окремої дії або операції. Психологічна вина суб'єктів, урешті-решт, зводиться до безвідповідальної поведінки у конкретній ситуації³. Попередні дослідження причин й умов вчинення транспортних правопорушень показують, що особи, які їх вчинили, мають деякі негативні особистісні якості: індивідуалізм, егоїзм, черствість, небажання рахуватися з інтересами людей, суспільства, а також зневага до обережності (поспіх, неухвага, легкодумство, байдужість, недисципліно-

ваність, бажання продемонструвати «крутизну», жага проявити себе, амбіційність та ін.)⁴. Як пише К. О. Полтава, одним із домінуючих культурних стандартів, що формують уявлення про соціальну успішність водія, є висока швидкість водіння⁵. Як висловився Г. Кайзер, здатність до безаварійної їзди або властивість окремого водія бути причетним до аварії значною мірою залежить від бездоганності того, що називають соціально-культурною особистістю⁶. Підвищити (за стислий період) загальну культуру водіїв неможливо, та й і не треба. Культурологічний напрям потребує дотримання ними «технічної культури», тобто при керуванні транспортним засобом проявляти, так би мовити, посилену обережність під тиском страху зазнати серйозні втрати. Репресія (у цьому контексті) – це посилення санкцій за найбільш злісні умисні порушення ПДР (наприклад, порушення встановлених обмежень швидкості руху транспортних засобів, порушення правил проїзду перехресть, рух на заборонений червоний сигнал світлофора та деякі інші) з обов'язковим позбавленням права керування транспортними засобами на тривалий строк; ускладнення процедури отримання водійських посвідчень; вилучення транспортного засобу; позбавлення водійської ліцензії та ін.

Технічні заходи. Усвідомлення неупередженості автоматичної фіксації порушення ПДР, наявність спеціальних технічних сучасних приладів для встановлення стану алкогольного та наркотичного сп'яніння, застосування пристроїв для звукового і тактильного дублювання сигналів світлофорів та іншого обладнання, а також використання патрульної поліцією засобів із інтегрованою системою контролю швидкості транспортних засобів, демонстрація ефективності їх дій у ЗМІ повинні, на наш погляд, дисциплінувати, культуризувати водіїв та інших учасників дорожнього руху. До речі, відповідно до додатку 2 до Державної програми до 2023 року заплановано придбання 237 комплексів автоматичної фіксації порушень ПДР.

Організаційно-управлінські заходи. Деструктивний вплив недоліків і прорахунків у сфері без-

¹ Послание Генерального секретаря по случаю Всемирного дня памяти жертв дорожно-транспортных происшествий (Организация Объединенных Наций, 15 ноября 2020) <<https://goo.su/k5w>> (дата звернення: 10.09.2021)

² Головкин Б М 'Щодо об'єктивності даних про стан безпеки дорожнього руху в Україні' *Протидія злочинності і корупції: міжнародні стандарти та досвід України* : зб. тез міжнар. конф. (м. Харків, 22 верес. 2021 р.) 12–19

³ Зелінський А Ф *Кримінальна психологія*: научно-практ. издание (Юринком Интер, 1999) 133, 134

⁴ Мисливиий В А *Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту*: монографія (Юрид. акад. МВС України, 2004) 206, 207

⁵ Полтава К О *Кримінологічна характеристика та запобігання автотранспортним злочинам, що пов'язані із загибеллю людей або тяжким тілесним ушкодженням, в Україні* (Право, 2014) 172

⁶ Кайзер Г *Кримінологія. Введение в основы*. Пер. с нем. (Юрид. лит., 1979) 240–307

пеки дорожнього руху є достатньо дослідженим. Вони відомі органам влади й управління на всіх державних рівнях. Серед їх значної кількості є ті, що безпосередньо пов'язані з аварійністю на дорогах. Перш за все, це стосується якості водійської підготовки, зокрема: моральної відсталості одноетапної «схеми» навчання водіїв; укомплектування застарілим обладнанням та відсутністю розвинутої матеріально-технічної бази; недостатньої кількості практичних занять, що не сприяє набуттю стійких навичок безпечного водіння у складних транспортних потоках; відсутності моніторингу ефективності водійської підготовки; відсутності обліку і систематичності інформації про ДТП, що вчинені вихованцями тієї чи іншої автошколи і конкретних інструкторів; недосконалості системи допуску водіїв до керування транспортними засобами; відсутності у закладах середньої освіти спеціальних програм з викладання безпеки дорожнього руху; відсутності належної пропаганди безпечного водіння та, врешті-решт, невідповідності сучасним вимогам медичного забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні. Як свідчать результати спеціальних досліджень, близько 20% смертності від ДТП залежить від несвоєчасності першої допомоги¹. Вважаємо, що пріоритетною складовою культурологічного запобіжного напрямку має стати відповідальна підготовка водіїв.

Культурологічні заходи. Досягнення високих зразків культурного використання дорожньої інфраструктури залежить від рівня відповідальності учасників дорожнього руху за свої дії і самоконтролю, що змушує їх дотримуватися нормативних вимог. Із 2010 р. програмою підготовки водіїв передбачений розділ «Етика водія транспортного засобу», в межах якого здійснюється виховання майбутніх водіїв. Слід, на наш погляд, на базі цього розділу (можливо і окремо) створити прикладний напрям культурології у сфері дорожнього руху з метою формування у правосвідомості водія і взагалі свідомості громадян, у тому числі дітей, стійкої настанови на дотримання ПДР.

Кримінологічні заходи. Актуальними для створення культурологічного запобіжного напрямку і необхідними для цілеспрямованого впливу на свідомість учасників дорожнього руху є дослідження

щонайменше трьох його складових: мотивів порушення ПДР; типології правопорушників; віктимної поведінки постраждалих. Наукове і практичне усвідомлення й значення мотивів порушення ПДР потрібно не лише для вирішення питання щодо суб'єктивної сторони правопорушення і відповідальності, а й для установлення діапазону потреб, заради яких і вчиняються первинні дії правопорушників. Значущість потреб визначається свідомістю і культурою правопорушників. Отримані знання допоможуть цілеспрямовано здійснювати соціальну практику. Дійсно, наукова класифікація/типологія правопорушників ДТП, типологія найбільш поширених видів віктимної поведінки потерпілих сприятимуть удосконаленню методики підготовки водіїв та реалізації низки необхідних заходів організаційно-управлінського характеру, а також визначенню масштабів, форм, суб'єктів, строків здійснення інформаційної, пропагандистської, рекламної, виховної роботи взагалі з населенням і, зокрема, з дітьми.

Психологічні заходи. У механізмі психологічних заходів впливу на стан безпеки дорожнього руху важливе місце посідає постійний і неупереджений моніторинг змін у правосвідомості учасників дорожнього руху. З одного боку, моніторинг психологічно стимулює виконавців заходів до активного і креативного підходу до результатів своєї праці, а з другого, дає населенню відчуття реальної турботи держави про життя й здоров'я громадян.

Висновки. Показники смертності і травматизму від ДТП є індикаторами рівня правосвідомості і культури учасників дорожнього руху. Протягом останніх двадцяти років в Україні прийнято низку документів (концепцій, стратегій, програм, планів) щодо шляхів мінімізації аварійності в країні. Але внаслідок відсутності суворої державної відповідальності стосовно їх виконання і відповідальності за ігнорування державної політики затверджені стратегії і програми фактично залишилися повністю або частково невиконаними. Згаданими Стратегією і Державною програмою підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 р. передбачається скорочення смертності від ДТП протягом трьох років на 30 %. Це зобов'язує державу та її інституції акцентувати увагу на тих перспективних запобіжних напрямках, що розробляються науковцями і підтримуються

¹ Гуржій Т. О. *Адміністративно-правові проблеми забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні*: монографія (Тимченко, 2010) 270–296

практиками, які здатні ефективно вплинути на дійсно катастрофічний стан безпеки руху. Вважаємо, що таким є культурологічний напрям, який специфічними заходами соціального, правового, технічного, культурологічного, кримінологічного, психологічного і можливо іншого характеру спроможний за стислий час силою нормативно-

технічних засобів, психологічного тиску і страху перед значними матеріальними та особистісними втратами примусити перш за все водіїв дотримуватися ПДР. Таким чином, головною метою цього запобіжного напрямку є примусова «культуризація» потенційних правопорушників за допомогою невеликої кількості конкретних заходів.

REFERENCES

List of legal documents

Legislation

1. Stratehiia pidvyshchennia rivnia bezpeky dorozhnoho rukhu v Ukraini na period do 2024 roku. Uriadovyi kurier vid 04.11.2020. № 214. (in Ukrainian)
2. Derzhavna prohrama pidvyshchennia rivnia bezpeky dorozhnoho rukhu v Ukraini na period do 2024 r. Ofitsiinyi visnyk Ukrainy vid 04.01.2021. № 1 (in Ukrainian)

Bibliography

Authored books

1. Hurzhii T O *Administratyvno-pravovi problemy zabezpechennia bezpeky dorozhnoho rukhu v Ukraini*: monohrafiia [Administrative and legal problems of road safety in Ukraine: a monograph] (Tymchenko, 2010) 438 (in Ukrainian)
2. Kajzer G. *Kriminologiya. Vvedenie v osnovy*. Per s nem [Criminology. Introduction to the basics. Translation from German] (Yurid lit, 1979) 240 (in Russian)
3. Kostenko O M *Kultura i zakon – u protydyi zlu*: monohrafiia [Culture and law – in the fight against evil: a monograph] (Atika, 2008) 352 (in Ukrainian)
4. Myslyvyi V A *Zlochyny proty bezpeky dorozhnoho rukhu ta ekspluatatsii transportu: monohrafiia* [Crimes against road safety and transport operation: a monograph] (Iuryd akad MVS Ukrainy, 2004) 380 (in Ukrainian)
5. Podolska Ye A, Lykhvar V D, Ivanova K A *Kulturolohiia*: navch. posib. Vyd. 2-he, pererob ta dop [Culturology: textbook. way. View. 2nd, revised and supplemented] (Tsentri navchalnoi literatury, 2005) 392 (in Ukrainian)
6. Poltava K O *Kryminolohichna kharakterystyka ta zapobihannia avtotransportnym zlochynam, shcho poviazani iz zahybelliu liudei abo tiazhkym tilesnym ushkozheniam, v Ukraini* [Criminological characteristics and prevention of motor vehicle crimes related to death or serious bodily injury in Ukraine] (Pravo, 2014) 284 (in Ukrainian)
7. Ueda K *Prestupnost' i kriminologiya v sovremennoj Yaponii* [Crime and criminology in modern Japan] (Knigi po trebovaniyu, 1969) 254 (in Russian)
8. Zelinskij A F *Kriminal'naya psihologiya: nauchno-prakt izdanie* [Criminal psychology: scientific and practical edition] (Yurinkom Inter, 1999) 240 (in Russian)

Edited books

9. Lozovyi V O (red) *Morfolohiia kultury* [Morphology of culture] (Pravo, 2007) 384 (in Russian)

Journal articles

10. Holina V V 'Kultura i zakon u zapobihanni pravoporushenniam u sferi bezpeky dorozhnoho rukhu' [Culture and law in road safety crime prevention] (2021) Vyp 41 Pytannia borotby zi zlochynnistiu 56–62 (in Ukrainian)
11. Shklyar V '«Shchaslyve maibutnie настаie tam, de vstanovleno chesni vidnosyny, de panuie solidarnyi rozpodil oboviazkiv i suspilnykh blah». Interviu z pysmennykom V. Shklyarom M. Kryvdy' [«A happy future comes where honest relations are established, where there is a solidary division of responsibilities and public goods». Interview with the writer V. Shklyar M. Kryvda.] (10 chervnia 2021) Holos Ukrainy 5 (in Ukrainian)

Thesis abstract

12. Nezhurbida S I 'Zlochynna neoberezhnist: kontseptsiia, mekhanizm i shliakhy protydyi' [Criminal negligence: concept, mechanism and ways of counteraction] (avtoref dys kand yuryd nauk, Kyiv, 2001) 20 (in Ukrainian)

Conference paper

13. Holovkin B M 'Shchodo obiektyvnosti danykh prpo stan bezpeky dorozhnoho rukhu v Ukraini' [Regarding the objectivity of data on the state of road safety in Ukraine] *Protydiia zlochynnosti i koruptsii: mizhnarodni standarty ta dosvid Ukrainy* zb. tez mizhnar. konf. (m. Kharkiv, 22 veres. 2021 r.) 12–19 (in Ukrainian)

Websites

14. 'Poslanye Heneralnogo sekretaria po sluchaiu Vsemyrnogo dnia pamiaty zhertv dorozhno-transportnykh proysshestviy' [Message from the Secretary-General on World Day of Remembrance for Road Traffic Victims] (Orhanyzatsiya Ob'edynennykh Natsyi, 15 noiabria 2020) <<https://www.un.org/sg/ru/content/sg/statement/2020-11-15/secretary-generals-message-the-world-day-of-remembrance-for-road-traffic-victims-scroll-down-for-french-version>> (in Russian)

Голіна В. В., Шрамко С. С. Концептуальні основи культурологічного напрямку підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні.

У статті викладене авторське бачення концептуальних основ культурологічного напрямку скорочення транспортних правопорушень в Україні. Культурологічний напрям – це один із аспектів кримінологічної теорії і практики запобігання злочинності та її проявам. Сутність його полягає у вагомому впливі на правосвідомість учасників дорожнього руху, зокрема водіїв транспортних засобів, стримуючої сили закону і культури. Підвищення уваги до дотримання ПДД здійснюється, за думкою авторів, завдяки загрозі настання значних втрат правового, матеріального, особистісного та іншого характеру для потенційних правопорушників. Це має сприяти їх технічній культуризації, обмежувати, якщо не абсолютно, то частково прояви свавілля на дорогах. Основою культурологічного напрямку є сукупність спеціальних конкретних заходів, які здатні своїм інтегрованим потенціалом і його реальним використанням за короткий період (2–3 роки) суттєво змінити катастрофічну ситуацію на дорогах України. Інакше кажучи, дійсно досягти – не на папері і не за рахунок облікових маніпуляцій – 30% скорочення смертності від ДТП. Зазначену сукупність складають заходи соціального, нормативного, технічного, культурологічного, кримінологічного і психологічного характеру, ефективність яких буде досягнута лише при виявленні політичної волі держави і відповідального ставлення до їх виконання суб'єктів, здійснюючих заходи культурологічного напрямку.

Ключові слова: безпека дорожнього руху, культурологічний напрям, концептуальні основи, примусова технічна культуризація, скорочення транспортних правопорушень.

Голина В. В., Шрамко С. С. Концептуальные основы культурологического направления повышения уровня безопасности дорожного движения в Украине.

В статье изложено авторское видение концептуальных основ культурологического направления сокращения транспортных правонарушений в Украине. Культурологическое направление – это один из аспектов криминологической теории и практики предупреждения преступности и ее проявлений. Суть его заключается в оказании значимого влияния на правосознание участников дорожного движения, в частности водителей транспортных средств, сдерживающей силы закона и культуры. Повышение внимания к соблюдению ПДД осуществляется, по мнению авторов, благодаря угрозе наступления значительных потерь правового, материального, личностного и иного характера для потенциальных правонарушителей. Это должно способствовать их технической культуризации, ограничивать если не абсолютно, то частично проявления произвола на дорогах. Основой культурологического направления является совокупность специальных конкретных мероприятий, способных своим интегрированным потенциалом и реальным применением за короткий период (2–3 года) существенно изменить катастрофическую ситуацию на дорогах Украины. Иными словами, действительно добиться – не на бумаге и не за счет учетных манипуляций – 30% сокращения смертности от ДТП. Указанную совокупность составляют меры социального, нормативного, технического, культурологического, криминологического и психологического характера, эффективность которых можно достичь лишь при проявлении политической воли государства и ответственного отношения к их выполнению субъектов, осуществляющих мероприятия культурологического направления.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, культурологическое направление, концептуальные основы, принудительная техническая культуризация, сокращение транспортных правонарушений.

Golina V. V., Shramko S. S. Conceptual bases of culturological direction of increase of level of road safety in Ukraine.

The author's vision of the conceptual bases of the culturological direction of reduction of transport offenses in Ukraine is stated in the article. The culturological direction is one of the aspects of criminological theory and practice of crime prevention and its manifestations. Its essence is a significant impact on the legal awareness of road users, including drivers, the restraining force of law and culture. According to the authors, increasing attention to compliance with traffic regulations is due to the threat of significant losses of legal, material, personal and other nature for potential offenders.

This should promote their technical culturization, limit, if not completely, then partially the manifestations of arbitrariness on the roads. The basis of the culturological direction is a set of special concrete measures that are able to significantly change the catastrophic situation on the roads of Ukraine with their integrated potential and its real use in a short period (2–3 years). In other words, to really achieve – not on paper and not through accounting manipulations – 30% reduction in road deaths. This set consists of measures of social, normative, technical, cultural, criminological and psychological nature, the effectiveness of which will be achieved only by identifying the political will of the state and responsible attitude to their implementation of the subjects carrying out cultural activities.

Key words: road safety, culturological direction, conceptual bases, compulsory technical culturization, reduction of traffic offenses.

Стаття надійшла до редакції: 10.09.2021 р.

Прийнята до друку: 15.10.2021 р.