

УДК 343.346

DOI <https://doi.org/10.32782/ln.2021.15.33>

Рудик М.М.

*кандидат юридичних наук,
викладач кафедри поліцейського права
Національної академії внутрішніх справ, м. Київ
rudikmm@ukr.net
<https://orcid.org/0000-0003-1031-9982>*

СТРАТЕГІЯ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ: КРИМІНОЛОГІЧНИЙ ПІДХІД

Постановка проблеми. Людина, її життя і здоров'я, честь і гідність, недоторканність і безпека – найвища соціальна цінність в Україні. Реалізація цієї норми Конституції України – головна ціль державної політики національної безпеки [1]. Одним із чинників, які створюють серйозну загрозу розвитку держави, є злочинність як відносно масове явище, що складається із сукупності передбачених кримінальними законами вчинків, учинених на тій чи іншій території протягом певного часу [2, с. 8].

В умовах глобального розширення транспортної інфраструктури із щорічним збільшенням автотранспортних одиниць (марок, моделей) об'єктивно зростає кількість водіїв та обсягів автомобільних перевезень (станом на 2021 рік в Україні обліковано понад 10 млн транспортних засобів, зокрема 7 млн легкових автомобілів), актуалізується переосмислення засад державної політики у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху (БДР). Попри постійні технічні новації, автомобіль залишається і надалі буде джерелом підвищеної небезпеки. Слід зауважити, що за даними офіційної статистики, на жаль, Україна посідає перші позиції в рейтингу європейських країн за рівнем аварійності й ДТП з тяжкими наслідками: якщо 2015 року на українських дорогах сталося 134,1 тис. ДТП, унаслідок яких травмовано 31,4 тис. і загинуло 5,5 тис. осіб, то 2021 року ситуація суттєво не покращилася – 172,4 тис. (+7,8 %), травмовано 29,7 тис. (–7,2 %), загинуло 3,5 тис. (–23,1 %)

[3]. За розрахунками Світового банку, соціально-економічні втрати України від дорожньо-транспортного травматизму оцінюються в 68,6 млрд грн на рік (близько 2,0 % валового внутрішнього продукту), включаючи матеріальні витрати, пов'язані з пошкодженням майна та зниженням продуктивності праці, та людські втрати через серйозні травми або смерть на дорогах [4]. У структурі відповідної групи показників ключове місце посідають необережні кримінальні вияви – порушення правил БДР або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286 Кримінального кодексу (КК) України), питома вага яких становить понад 4 % від усіх облікованих в Україні кримінальних правопорушень і понад 50 % правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту [5; 6].

У прийнятих у різні періоди державних цільових програмах, концепціях і стратегіях боротьби зі злочинністю (1993–2011) заходи впливу на рівень БДР мали переважно безсистемний і декларативний характер, з огляду на що здебільшого залишилися нереалізованими. Положення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року (2015), Стратегії розвитку органів системи Міністерства внутрішніх справ на період до 2020 року (2017), Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року (2020) засвідчують, що саме на МВС і Національну поліцію України як найчисленніші правоохоронні інституції держави

покладено комплекс завдань, спрямованих на запобігання дорожньо-транспортному травматизму як у масштабах країни, так і в розрізі окремих регіонів. У цих умовах необхідне переосмислення проблеми забезпечення БДР та експлуатації автомобільного транспорту, розробка оптимальної кримінологічної моделі, яка здатна мінімізувати негативні процеси криміналізації суспільних відносин в межах наукової доктрини – кримінологічної політики, яка визначатиме правовий, організаційний та праксеологічний інструментарій запобіжних заходів впливу на злочинність у цій сфері.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Доволі активно проблематику забезпечення БДР, зокрема за допомогою кримінологічного інструментарію та інститутів юридичної відповідальності, досліджено в роботах С. В. Бабаніна, В. В. Бесчастної, М. Ю. Веселова, Г. В. Галімшиної, С. В. Гізімчука, В. А. Головка, Т. О. Гуржія, С. М. Гусарова, О. О. Звоненко, В. М. Лозового, Я. В. Матвійчук, О. Л. Міленіна, М. А. Микитюка, В. А. Мисливого, Р. І. Михайлова, В. Ю. Назарова, А. М. Подоляки, В. Й. Развадовського, О. Ю. Салманової, І. І. Солонецького, Є. В. Скрипи, А. О. Собакаря, Л. І. Сопільник, В. В. Хейлика, Х. П. Ярмачі та ін.

Доктринальні та прикладні напрацювання зазначених та інших учених мають важливе наукове й практичне значення. Однак в нинішніх умовах актуалізується потреба у формуванні суттєво оновленої моделі забезпечення БДР та експлуатації транспорту в контексті реалізації державної безпекової політики, що має ґрунтуватися на апробованій вітчизняною та зарубіжною практикою стратегії.

Мета статті – сформулювати концептуальне бачення Стратегії забезпечення безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту.

Виклад основного матеріалу. Безпека особи виступає першоосновою безпеки суспільства і держави, і її реальний високий рівень і здатність гарантування державою свідчать про високі можливості соціуму і дер-

жави, а отже і високий рівень правової безпеки в цілому. Упевненість людини у можливостях реалізації власних інтересів додатково мотивує її до здійснення реально значущих дій для суспільства і держави. Відтак безпека особи виступає імперативом політики правової безпеки України.

Практика забезпечення правової безпеки особи залишається неефективною, оскільки діяльність органів державної влади, місцевого самоврядування у даній сфері значною мірою невпорядкована, а створення нової системи проходить вкрай повільно і суперечливо, не ґрунтується на достатніх науково-теоретичних напрацюваннях. Зокрема, не враховується, що на противагу домінуючій у минулому державоцентристській парадигмі права, право дедалі більше набуває людиноцентристського змісту, відповідно актуалізується проблема забезпечення правової безпеки саме особи [7, с. 14]. Відсутність єдиної національної концепції боротьби зі злочинністю, неузгодженість загальнодержавних, регіональних, галузевих державних цільових програм соціальної профілактики за відповідними напрямками не сприяє запобігання злочинності в країні. Таке становище не відповідає проголошеним конституційним положенням про соціальну, демократичну та правову державу, оскільки ситуація, що склалася, не враховує реалій сучасності.

Завдання вчених кримінологів полягає в забезпеченні політиків та в цілому суспільство, ефективною стратегією впливу на злочинність, стратегією, яка дозволила б з максимальною результативністю розподіляти ресурси суспільства в протистоянні соціальному злу, яким є злочинність, та запобігати її проявам, а це неможливо без володіння знаннями про причинний комплекс. При цьому робота із запобігання кримінальним правопорушенням являє собою комплекс дуже різноманітних за характером і цілями, але органічно пов'язаних між собою соціальних заходів, враховуючи, що Конституцією України перед державою поставлено

завдання щодо забезпечення безпеки суспільства, належного правопорядку, гарантованого захисту правовими засобами конституційних прав та інтересів громадян, державних організацій та установ, громадських формувань, усіх приватних структур [8].

У свою чергу, загрози національній і міжнародній безпеці отримують кримінологічний зміст, оскільки тільки кримінологія, єдина з усіх наук так званого кримінального циклу, володіє арсеналом теоретично обґрунтованих і практично перевірених засобів пізнання й оцінювання злочинів, здатна в повному обсязі оцінити стан, тенденції і наслідки як будь-якого окремого кримінально караного діяння, так і всієї їх сукупності. У цьому сенсі будь-яка національна безпека, з правової наукової точки зору, суть кримінологічна. Зрозуміло, кримінологічна сутність безпеки повинна знайти своє відображення у відповідних нормативних правових актах, що регламентують забезпечення державного й громадського контролю над злочинністю, процесами та явищами, що її детермінують і стримують. Відповідно, аналогічної правової регламентації потребують і кримінологічні аспекти забезпечення національної безпеки. Важливо законодавчо закріпити перелік об'єктів і суб'єктів забезпечення кримінологічної безпеки, їх завдань і функцій, прав та обов'язків, відповідальності за незабезпечення безпеки держави, суспільства й особи від злочинності [9, с. 28].

Таким чином, варто констатувати, що проблема запобігання злочинності посідає особливе місце у становленні правової держави, створення якої неможливе без забезпечення активної наступальної діяльності у цьому напрямі та досягнення уповільнення темпів зростання злочинності рівня на основі чітко визначених пріоритетів, поступового нарощування зусиль держави і громадськості, удосконалення законодавства, організації засобів і методів запобігання, виявлення та розслідування кримінальних правопорушень.

Головними деструктивними чинниками, які прямо та опосередковано пов'язані з функ-

ціонуваннями дорожньо-транспортного комплексу є: недосконалість державної політики й забезпечення особистої безпеки учасників дорожнього руху; неповна структуризація функцій, компетенції та відповідальності за рівнями управління, прогнозування та мінімізація негативного впливу загроз; відсутність критеріїв оцінки ефективності діяльності органів державного управління та механізмів контролю, а також інтеграція вітчизняного дорожньо-транспортного комплексу в європейську автотранспортну систему; невідповідність міжнародних і вітчизняних технологічних правил, норм і стандартів; критична зношеність об'єктів дорожнього господарства; неприпустимо висока частка автотранспортних витрат у кошторисній вартості готової продукції, що знижує її конкурентоздатність на внутрішньому та зовнішньому ринках; зростання дорожньо-транспортної аварійності й обумовлених нею збитків; високий рівень дорожнього травматизму та смертності; мінімізовані темпи запровадження в промисловості та на транспорті екологічно безпечних і ресурсозберігаючих технологій; відомча розбалансованість.

Запобігання порушенням у сфері БДР є одним із завдань державної політики у даній сфері. Тому підвищення рівня запобігання слід розглядати як загальнонаціональний пріоритет спрямований на зниження їх рівня особами, які керують транспортними засобами. Усвідомлюючи небезпечність кількості жертв ДТП, держава розробляє широку систему заходів, спрямованих на зменшення рівня ДТП та травматизму. Зокрема, йдеться про підвищення адміністративної відповідальності водіїв транспортних засобів за порушення ПДР, розробку різноманітних концепцій, програм та планів підвищення рівня безпеки дорожнього руху, впровадження тижнів «Безпека пішоходів» тощо. У цьому напрямі зроблено вже чимало кроків, але, на жаль, як свідчить практика, їхня ефективність є тимчасовою.

Також, необхідною запорукою якісного формування та ефективної реалізації кримі-

нологічної політики БДР та експлуатації автомобільного транспорту є чітке визначення кола її задач. З урахуванням стратегічних цілей національної та транспортної безпеки, а також особливостей функціонування дорожньо-транспортного комплексу України, в якості пріоритетних загальносоціальних заходів визначаються: прогнозування та нейтралізація загроз у сфері дорожнього руху; вдосконалення системи галузевого управління; укріплення законності та правопорядку; розроблення національної стратегії поліпшення дорожньої інфраструктури (усунення дефектів дорожнього покриття, поділ смуг зустрічного руху широкою смугою відчуження, нанесення дорожньої розмітки, встановлення відповідних знаків тощо; поліпшення технічного обслуговування автомобілів, обладнання міських магістралей електронними засобами регулювання і контролю дорожнього руху тощо); визначеність, послідовність та активізація антикорупційної політики, виявлення та усунення у службових осіб мотивації можливості розкрадань; запобігання деліктності, кримінальним правопорушенням й шкідливого впливу аварійності на навколишнє середовище; створення системи виховання у учасників дорожнього руху відповідальності й розуміння неможливості порушення правил безпеки; поліпшення технічного стану, експлуатаційних характеристик та пропускної спроможності автомобільних доріг; забезпечення достатньої професійності підготовки водіїв; підвищення дорожньо-транспортної культури населення; підвищення надійності та безпечності транспортних засобів; удосконалення медичного забезпечення; створення ефективної системи наукового забезпечення; розроблення та впровадження багатогалузевої системи громадського контролю за діяльністю органів виконавчої влади у сфері безпеки дорожнього руху; удосконалення механізму притягнення до адміністративної та кримінальної відповідальності; жорстка боротьба з керування транспортними засобами у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'я-

ніння; активізація міжнародного співробітництва.

Таким чином, вважаємо доречним схвалити *Стратегію забезпечення безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту на період до 2030 року*, в якій виділити такі напрями кримінологічної політики у сфері БДР та експлуатації автомобільного транспорту:

– розвиток та вдосконалення вітчизняного законодавства про безпеку дорожнього руху. Як відомо, від якості нормативно-правових актів напряму залежить ефективність організації правовідносин, забезпечення законності та правопорядку, динамічний розвиток відповідних галузей і сфер соціального життя, авторитет органів державної влади.. На жаль, сучасний стан нормативно-правової регламентації суспільних відносин у сфері дорожнього руху (зокрема, в частині забезпечення його безпеки) не дає підстав розраховувати на позитивний соціально-економічний результат. Відсутність «стрижневого» закону з питань БДР; розпорошеність кореспондуючих норм по величезному масиву галузевих нормативно-правових актів; фрагментарність правового регулювання; застарілість та неузгодженість нормативного матеріалу; логіко-юридичні погрішності змісту законодавчих положень; безсистемність нормотворення – ці та інші проблеми, з одного боку, змушують констатувати недосконалість нормативно-правової бази, а з іншого – дозволяють убачати в окресленому напрямі державної політики стратегічний ресурс для оптимізації правовідносин та покращення основних показників БДР;

– модернізація системи управління БДР. За загальним визнанням, вітчизняна система забезпечення БДР перебуває в надзвичайно розбалансованому стані, що вкрай негативно позначається на її ефективності [10; 11]. Практично відсутня координація управлінської діяльності на міжгалузевому та міжрегіональному рівнях. Центральні органи виконавчої влади у сфері БДР провадять «свою» відомчу політику, всіляко відхрещуючись від

відповідальності за загальний стан справ. Місцеві державні адміністрації та органи самоврядування часто-густо не можуть дійти згоди щодо розподілу сфер адміністративного впливу (причому, зазвичай, має місце не перетягування повноважень, а, навпаки – їх взаємне перекладання). Функції щодо управління безпекою дорожнього руху та контроль за здійсненням відповідного напрямку управлінської діяльності виконує по суті один і той самий орган – Міністерство внутрішніх справ України (думається, питання про відомчу «ангажованість» цього контролю є риторичним). Тому, для забезпечення сучасного рівня БДР в Україні пропонується, в першу чергу, створити окреме управління (як це вже зроблено в багатьох країнах Європи), наприклад, національне управління (агенція) БДР, яке буде координувати міжгалузеві співвідношення у цій сфері. Тому що без єдиного координаційного управління та належного закону до нього, не можливо якісно і ефективно захищати громадян від небезпеки на дорогах країни. Регулювання з боку правової системи слід вважати найважливішим компонентом державного управління у сфері забезпечення БДР [12, с. 62–63];

– поліпшення технічного стану, експлуатаційних характеристик та пропускної спроможності автомобільних доріг. Невпинне збільшення кількості транспортних засобів та критична зношеність дорожньої інфраструктури з особливою гостротою ставлять питання про активізацію будівництва, ремонту й реконструкції автомобільних доріг. На жаль, сьогодні це питання вирішується дуже повільно. За останні дев'ять років протяжність доріг загального користування збільшилась лише на 10 кілометрів (тобто на 0,005%), тоді як автопарк країни зріс щонайменше вдвічі. Переважна більшість вітчизняних доріг не відповідають технічним правилам, нормам і стандартам. З огляду на хронічне бюджетне недофінансування, темпи реконструкції вулично-дорожньої мережі впали майже до мінімуму [13, с. 67]. Вели-

чезну проблему становить брак технічних засобів організації руху. Загалом на українських дорогах «не вистачає» близько 70 тис. дорожніх знаків. У деяких містах працюють менше половини світлофорів. Далекими від оптимальних параметрів залишаються обсяги покриття та якість дорожньої розмітки;

– забезпечення високої якості підготовки водіїв. У соціотехнологічній макроструктурі «водій – транспортний засіб – дорога» найменш надійною ланкою є водій. За інформацією Департаменту патрульної поліції України, водії механічних транспортних засобів вчиняють 3,5 млн. порушень правил дорожнього руху на рік. З їх вини трапляються 65-75% усіх ДТП [14];

– підвищення дорожньо-транспортної культури населення. Величезна кількість правопорушень на автомобільному транспорті пояснюється не лише браком водійської майстерності, а й тотальним нігілізмом в питаннях дисципліни руху, вирішення спірних дорожніх ситуацій, соціальних стандартів поведінки водіїв і пішоходів. Як показують останні соціологічні дослідження, третина вітчизняних водіїв не співвідносять власні дії з інтересами інших учасників дорожнього руху, в усьому керуючись особистісними та егоїстичними міркуваннями. Кожний четвертий водій вважає нинішній рівень порядку й дисципліни на дорогах незадовільним. Причому визнання цього факту зовсім не свідчить про шанобливе ставлення до правил дорожнього руху: практично всі респонденти допускають можливість їх порушення за певних «сприятливих» умов (як-то: неконтрольованість дорожньої ділянки, відсутність поблизу транспортних засобів тощо). Що ж стосується пішоходів, то лише чверть з них при перетинанні проїзної частини послуговуються сигналами світлофора. Приблизно стільки ж – взагалі переходять дорогу не там, де це дозволено, а там, де їм зручно. Результат подібної легковажності закономірний: протягом 2016–2022 років в Україні зафіксовано 223743 ДТП за участю пішоходів;

– підвищення надійності та безпечності транспортних засобів. Аналіз причин аварійності на автомобільному транспорті дозволяє констатувати відсутність тенденції щодо збільшення кількості ДТП, обумовлених незадовільним технічним станом рухомого складу. Через несправності транспортних засобів трапляються близько 1 тис. аварій на рік, тобто 2,5-3% всіх ДТП. За світовими мірками це далеко не критичний показник. Але він повністю нівелюється надвисоким рівнем смертності й травматизму: на кожні 100 ДТП, спричинених технічними несправностями автомобілів (мотоциклів, автобусів), припадають 25 загиблих і 100 поранених осіб. Загрозлива віктимологічна ситуація вимагає від держави вжиття комплексу невідкладних заходів, спрямованих на: підвищення вимог до конструкції транспортних засобів у частині забезпечення їх пасивної та активної безпеки; удосконалення контролю за технічним станом засобів пересування; посилення відповідальності за керування транспортними засобами із серйозними несправностями (дефектами рульового управління, гальмівної системи, тягово-зчіпного механізму автопоїзда тощо) [15, с. 140];

– удосконалення медичного забезпечення БДР. Істотний вплив на стан аварійності та тяжкість наслідків ДТП здійснює система медичного забезпечення. Від того, наскільки добре ця система організована, наскільки злагоджено функціонують її компоненти, наскільки повно вона відповідає об'єктивним соціально-економічним і дорожньо-транспортним умовам, залежать такі показники БДР, як загальна кількість автомобільних аварій, обсяг спричинених ними матеріальних збитків, питома вага загиблих і поранених внаслідок ДТП.

Ось лише декілька показових викладок статистики: незадовільний психофізіологічний стан водія є причиною 9-12% ДТП, в яких щороку гинуть до 1 тис. чоловік; через несвоєчасне або неналежне надання медичної допомоги передчасно йдуть з життя 13%

постраждалих у ДТП; надання першої допомоги протягом 9 хвилин після аварії дозволяє врятувати 90% важкопоранених, після 18 хвилин – шанси на порятунок зменшуються в 6 разів (до 15%); 91% жертв ДТП доправляються в медичні заклади попутним транспортом, при цьому ймовірність летального випадку становить 86,2% (при транспортуванні штатним автомобілем швидкої допомоги відповідний показник дорівнює 66,3%, бригадою реанімації – 17,4%).

Тісна кореляція віктимологічних та медико-організаційних параметрів дорожнього руху зумовлює необхідність побудови сучасної, мобільної, соціально-орієнтованої системи медичного забезпечення, котра б гарантувала суворий медичний контроль за допуском до керування транспортними засобами, оперативне надання першої допомоги, кваліфіковане лікування та якісну медичну реабілітацію постраждалих від ДТП;

– створення ефективної системи наукового забезпечення БДР, тобто сприяння впровадженню інноваційних технологій, методик та інших досягнень науково-технічного прогресу в систему забезпечення БДР;

– активізація міжнародного співробітництва у сфері БДР. Як показує світова практика, динамічний розвиток національних систем БДР можливий лише за умов тісного міжнародного співробітництва. Усвідомлюючи цей факт, Українська держава (в особі представників зацікавлених міністерств, відомств, органів місцевої влади) постійно приймає участь в роботі універсальних міжнародних структур, котрі опікуються проблемами транспортної безпеки: ЄС, ООН, Всесвітньої організації охорони здоров'я (ВООЗ), ЮНІСЕФ та інших. Під егідою названих організацій в Україні реалізуються масштабні проекти економічного, методичного та інформаційно-пропагандистського характеру (програми TWINNING, глобальні тижні БДР тощо) [16].

Таким чином, важливим завданням у сфері законотворчої діяльності залишається робота зі створення нової парадигми законодавства,

спрямованого, зокрема, на охорону дорожнього руху та експлуатації автомобільного транспорту, забезпечення його безпеки, й створення збалансованої системи норм щодо адміністративних деліктів й кримінальних правопорушень у цій сфері на підставі внесених змін та доповнень. Розглянуті загальносоціальні заходи запобігання кримінальним правопорушенням слугуватимуть формуванню та розвитку кримінологічної політики у сфері БДР в Україні.

Висновки. Представлена авторська редакція проекту Стратегії забезпечення безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту на період до 2030 року на основі засад формування та реалізації відповідної кримінологічної політики включає комплекс заходів скоординованого впливу на криміногенні й віктимогенні чинники за блоками: концептуальні засади запобігання кримінальним пра-

вопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху; правові та організаційні засади (удосконалення законодавства й системи державного управління у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху); удосконалення правозастосовної практики органами сектору безпеки за наступними пріоритетами: моніторинг правопорушень (місць дорожньо-транспортних пригод, аварійно-небезпечних ділянок) з використанням сучасних аналітичних програмних інструментів; моніторинг технічного стану, експлуатаційних характеристик та пропускної спроможності автомобільних доріг та дорожньої інфраструктури; підвищення, надійності та безпечності транспортних засобів та пасажирських перевезень; забезпечення належного рівня підготовки водіїв та дорожньо-транспортної культури населення; удосконалення медичного забезпечення.

Анотація

У статті наголошено, що головними деструктивними чинниками, які прямо та опосередковано пов'язані з функціонуваннями дорожньо-транспортного комплексу є: недосконалість державної політики й забезпечення особистої безпеки учасників дорожнього руху; неповна структуризація функцій, компетенції та відповідальності за рівнями управління, прогнозування та мінімізація негативного впливу загроз; відсутність критеріїв оцінки ефективності діяльності органів державного управління та механізмів контролю, а також інтеграція вітчизняного дорожньо-транспортного комплексу в європейську автотранспортну систему; невідповідність міжнародних і вітчизняних технологічних правил, норм і стандартів; критична зношеність об'єктів дорожнього господарства; неприпустимо висока частка автотранспортних витрат у кошторисній вартості готової продукції, що знижує її конкурентоздатність на внутрішньому та зовнішньому ринках; зростання дорожньо-транспортної аварійності й обумовлених нею збитків; високий рівень дорожнього травматизму та смертності; мінімізовані темпи запровадження в промисловості та на транспорті екологічно безпечних і ресурсозберігаючих технологій; відомча розбалансованість.

Визначити шляхи й механізми подолання окреслених загроз, замість різноманіття нормативно-правових актів (Стратегія національної безпеки України, Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху, Національна транспортна стратегія України, Державна програма підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні), запропоновано у Стратегії забезпечення безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту на період до 2030 року, в якій виділити такі напрями подолання: розвиток та вдосконалення вітчизняного законодавства про БДР; модернізація системи управління БДР; поліпшення технічного стану, експлуатаційних характеристик та пропускної спроможності автомобільних доріг; забезпечення високої якості підготовки водіїв; підвищення дорожньо-транспортної культури населення, надійності та безпечності транспортних засобів; удосконалення медичного та наукового забезпечення; активізація міжнародного співробітництва.

Ключові слова: безпека дорожнього руху, автомобільний транспорт, кримінальні правопорушення, органи правопорядку, кримінологічна політика, формування, реалізація, запобігання кримінальним правопорушенням, стратегія.

Rudyk M.M. Strategy for ensuring road traffic safety and transport operation: a criminology approach

The article emphasizes that the main destructive factors that are directly and indirectly related to the functioning of the road and transport complex are: imperfect state policy and ensuring the personal safety of road users; incomplete structuring of functions, competences and responsibilities by levels of management, forecasting and minimizing the negative impact of threats; lack of criteria for evaluating the effectiveness of state administration bodies and control mechanisms, as well as the integration of the domestic road and transport complex into the European motor transport system; inconsistency of international and domestic technological rules, norms and standards; critical wear and tear of road infrastructure facilities; an unacceptably high share of transportation costs in the estimated cost of finished products, which reduces its competitiveness on the domestic and foreign markets; the growth of traffic accidents and the resulting damages; high level of road injuries and deaths; minimized rates of introduction of environmentally safe and resource-saving technologies in industry and transport; departmental imbalance.

To determine the ways and mechanisms of overcoming the outlined threats, instead of a variety of legal acts (Strategy of National Security of Ukraine, Strategy of Increasing the Level of Road Safety, National Transport Strategy of Ukraine, State Program for Increasing the Level of Road Safety in Ukraine), is proposed in the Strategy for Ensuring Road Safety and operation of transport for the period until 2030, in which to highlight the following areas of overcoming: development and improvement of domestic legislation on BDR; modernization of the BDR management system; improvement of the technical condition, operational characteristics and capacity of roads; ensuring high quality of driver training; improvement of traffic culture of the population, reliability and safety of vehicles; improvement of medical and scientific support; activation of international cooperation.

Key words: road safety, road transport, criminal offenses, law enforcement agencies, criminological policy, formation, implementation, prevention of criminal offenses, strategy.

Список використаних джерел:

1. Стратегія національної безпеки України : Указ Президента України від 14 вересня 2020 р. № 392. URL: <https://www.president.gov.ua/documents/3922020-35037>
2. Литвак О. М. Держава і злочинність: монографія. Київ: Атіка, 2004. 303 с.
3. ДТП в Україні: скільки людей травмується і гине на дорогах. *Слово і діло*. 2021. URL: <https://www.slovoidilo.ua/2021/07/21/infografika/suspilstvo>.
4. Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року : розпорядження Кабінету Міністрів України від 21 жовтня 2020 р. № 1360-р. *Урядовий кур'єр* від 04.11.2020. № 214.
5. Про зареєстровані кримінальні правопорушення та результати їх досудового розслідування. *Офіс Генерального прокурора України*. URL: <http://www.gp.gov.ua/ua/stat.html>
6. Кримінальна ситуація в Україні: основні тенденції. 2021 рік: монографія / авт. кол.: М. Г. Вербенський, О. Г. Кулик, І. В. Наумова та ін.; за заг. ред. М. Г. Вербенського. Вінниця : ТВОРИ, 2022. 340 с.
7. Лобода А. М. Правова безпека особи в сучасній Українській державі (теоретико-правове дослідження): дис... канд. юрид. наук : 12.00.01 «Теорія та історія держави і права; історія політичних і правових учень». Київ, 2013. 20 с.

8. Конституція України від 28 черв. 1996 р. *Відомості Верховної Ради України*. 1996. № 30. Ст. 141. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/254к/96-вр>.
9. Мозоль С. А. Кримінологічна безпека в Україні: монографія. Харків: Константа, 2018. 482 с.
10. Микитюк М. Правові основи управління профілактикою безпеки дорожнього руху. *Право України*. 2015. №5. С. 81–85.
11. Редзюк А. М. Державна концепція підвищення безпеки дорожнього руху в Україні. *Автошляховик України*. 2006. № 2. С. 5–14.
12. Товстуха С. О. Шляхи вдосконалення державно-управлінських механізмів забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні. *Державне управління та місцеве самоврядування: тези XI Міжнар. наук. конгресу* (Харків, 24 берез. 2011 р.). Харків: «Магістр», 2011. С. 62–63.
13. Дмитрієв І. А., Бурмака М. М Сучасний стан та перспективи розвитку мережі автомобільних доріг загального користування. *Проблеми і перспективи розвитку підприємництва*. 2013. № 1. С. 64–72.
14. Статистика ДТП в Україні за 2016-2022 роки. *Департамент патрульної поліції України*. URL: <http://patrol.police.gov.ua/statystyka/>
15. Гуржій Т. О. Адміністративно-правові проблеми забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні: монографія. Кіровоград: Тимченко, 2010. 440 с.
16. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 30 трав. 2018 р. № 430-р. *Верховна Рада України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80>