

УДК 343.9

DOI: <https://doi.org/10.21564/2311-9640.2024.22.314983>

В. В. Голіна,

докт. юрид. наук, проф.,
член-кореспондент НАПрН України,
головний науковий співробітник
кримінологічного відділу НДІ
вивчення проблем злочинності імені
академіка В. В. Сташиса НАПрН
України

ПРОБЛЕМА ГОТОВНОСТІ УКРАЇНИ ДО ВПРОВАДЖЕНЬ У ПРАКТИКУ КОНЦЕПЦІЇ КУЛЬТУРОЛОГІЧНОГО НАПРЯМУ УБЕЗПЕЧЕННЯ ДОРОЖНЬОГО РУХУ¹

У статті досліджується фундаментальна проблема сучасності – підвищення рівня безпеки дорожнього руху. Зарубіжна практика у цій сфері свідчить про те, що досягти мети шведської запобіжної моделі Vision Zero, яка полягає у поступовому скороченні до 2030 р., а до 2050 р. остаточній ліквідації ДТП з тяжкими наслідками, можливо за умови готовності країни, її владних структур, бізнесу, громадян до повноцінного, реального зацікавленого та відповідального відношення до реалізації національної Концепції запобігання транспортним дорожнім правопорушенням. Історія впровадження концептуальних підходів (різних за спрямованістю) в Україні і закладання їх у чергові стратегії та державні програми за останні 15–20 років показують, що жодна з них не була повністю виконана. Робиться акцент на культурологічному напрямі запобігання ДТП, як національно-стратегічній концепції України, що основними ідеями і положеннями пов'язана з глобальною системою Стратегії Vision Zero і з практикою забезпечення дорожнього руху майже у всіх країнах світу. У зв'язку з цим у статті досліджуються такі ознаки готовності до впровадження як можливість і спроможність до реалізації складної інтегрованої за комплексом заходів Концепції культурологічного напрямі запобігання транспортним правопорушенням. Можливість інтерпретується як існування умов, обставин, потенцій, сприятливих для вирішення нагальних суспільних потреб, зокрема підвищення рівня безпеки на дорогах України і при експлуатації наземного транспорту. Спроможність, як ознака готовності, передбачає практичну достатність, енергійну здатність діяльності держави, її інституцій результативно впроваджувати концепцію культурології дорожнього руху. Обґрунтовано, що при розробці стратегії чи програми слід дотримуватись вимоги адекватності: будь-яка концепція, у тому числі культурологічна, що закладається у ці документи,

¹ Стаття підготовлена на виконання теми фундаментального дослідження відділу кримінологічних досліджень НДІ ВПЗ імені академіка В. В. Сташиса НАПрН України «Стратегія запобігання правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні», номер державної реєстрації в УкрІНТЕІ 0120U105615.

при її формуванні повинна виходити зі стану домінуючої у структурі ДТП групи деліктів з підвищеною криміногенністю, а також обов'язково урахувати мінливість можливостей та потенціал спроможності держави впровадити науково завершену концепцію у запобіжну практику. Дослідженням підтверджено, що на даний історичний період Україна не готова до її повноцінного, а головне – результативного впровадження. Потрібен час і ресурси. Вносяться пропозиції щодо перспектив у подоланні цих термінових складнощів у післявоєнний час.

Ключові слова: *концептуальний підхід, культурологічний напрям, скорочення смертності і травматизму, впровадження, готовність, можливість і спроможність, ресурсний потенціал.*

Постановка проблеми. За останні 15–20 років в Україні, під стимулюючим впливом зарубіжної позитивної практики запобігання дорожньо-транспортним пригодам, особливо помітної творчої шведської моделі Vision Zero, було схвалено декілька стратегій і програм підвищення рівня безпеки дорожнього руху, в яких закладалася певна концепція вирішення проблеми скорочення ДТП. Однак жодна з них, навіть частково, залишилися не виконаними. Виникає проблема дослідження готовності України до впровадження тієї чи іншої концепції у практику скорочення смертності і травматизму від таких дорожніх пригод. У статті йдеться про впровадження культурологічної концепції убезпечення дорожнього руху. Суть цієї концепції, якщо коротко, полягає у всебічному підвищенні вимог з боку держави до відносин у всіх ланках сфери галузі дорожнього руху та відповідальності за порушення правил дорожнього руху і експлуатації транспорту. Здійснюється цей запобіжний напрям за допомогою складного комплексу заходів, засобів, пристроїв, управлінських, інфраструктурних, конструктивних, техніко-технологічних, нормативно-правових, інформаційних тощо з метою стимулювання, допомоги, примусу, юридичної відповідальності змусити учасників дорожнього руху і причетних до організації управління осіб дотримуватись правомірної поведінки, тобто культури руху. Оцінка готовності країни до впровадження цієї концепції, яка за своєю характеристикою відповідає світовим стандартам, досліджується

через призму можливості і спроможності держави до рішучих дій у транспортній сфері.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання готовності результатів наукових досліджень до практичного впровадження і готовність країни їх реально здійснити піднімалися у роботах В. С. Батиргарєєвої, А. П. Закалюка, В. С. Зеленецького, О. М. Костенка, М. Г. Колодяжного, В. А. Мисливого, К. О. Полтави та ін., називаються деякі передумови щодо впровадження у перспективі і досягнення мети Vision Zero в Україні, як-от: наявність політичної волі на поступове вирішення цієї соціальної проблеми; безальтернативність європейського майбутнього України; залучення більшого фінансування від західних партнерів у сферу безпеки дорожнього руху, а також більш швидкого і предметного реформування усієї транспортної галузі; належна, постійна вдосконалююча нормативно-правова база у вигляді кількох редакцій державної Стратегії і Програм щодо підвищення рівня безпеки дорожнього руху; достатній науковий потенціал у виді значної кількості фахівців тощо². Можна було б погодитися з цими висновками, якби вони відповідали дійсності. Але нічого з висловленого в Україні не діє через різні обставини. Тому доцільно і конче необхідно дослідити можливості і спроможності країни у відповідних наукових розробках, зокрема, Концепції культурологічного напрямку запобігання дорожньо-транспортним правопорушенням.

Мета статті. Дослідити і оцінити можливості і спроможності України до впровадження у практику Концепції культурологічного напрямку запобігання дорожньо-транспортним правопорушенням.

Виклад основного матеріалу. За роки незалежності в Україні, з огляду на практику зарубіжних країн, особливо країн-членів Європейського Союзу (ЄС), складаються різні за замислом, цілеспрямованістю, але з однаковою

² Колодяжний М. Г. Стратегія Vision Zero: уроки для України: монографія. Харків, Право, 2022. 300 с.

назвою Концепції підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на певний, часто короткий (3–4 роки) строк. Наше дослідження у межах фундаментальної теми наукової розвідки «Стратегія запобігання правопорушенням у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні», що виконується фахівцями відділу кримінологічних досліджень НДІ вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташиса НАПрН України, переконують, що ці концепції є неодноразово перероблені, а точніше – перелицьовані – з хаотично набраними підвідомчі інтереси (поліції, медичних установ тощо) так званим комплексом заходів і засобів, що застосовуються у країнах-членах ЄС та інших зарубіжних країнах (США, Канада, Австралія та ін.), виходячи із стану дорожнього руху, економіки, дорожньої інфраструктури, і які впроваджуватися у нас ще завчасно. У Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року (зі змінами, внесеними згідно розпорядження Кабінету Міністрів України від 7 квітня 2021 року), схваленій розпорядженням (!?) Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 року, зазначається, між іншим, про неефективність концептуального підходу і практики його розробки до розв'язання проблем високого рівня аварійності та тяжкості її наслідків і створення наукового (*підкреслено автором*) підґрунтя діяльності у сфері дорожнього руху³.

У загальному виді культурологія у сфері транспортної системи, яка сформувалась в Європейському Союзі ще у 70-х роках ХХ століття, є ядро її транспортної політики, що передбачає еволюційне витискування за допомогою різноманітних заходів і засобів, зокрема, широкого кола шкідливих для людства і природи наслідків та втрат, безпосередньо і опосередковано пов'язаних з використанням транспортного сектору економіки. Перспективи такої фундаментальній транспортної трансформації буття і свідомості у зазначеній сфері (і не тільки!) яскраво відобразилися в

³ Офіційний вісник України від 10 липня 2018. № 52. Ст. 184.

амбітній Стратегії сталої та розумної мобільності – європейський транспорт на шляху майбутнього (Європейська Комісія, Брюссель 9 грудня 2020 року)⁴, яка, поруч із іншими резолюціями ООН, є зразком розроблення в Україні національної концепції зміни парадигми запобігання транспортним правопорушенням. Одним з вирішальних складових етапу на шляху досягнення сталої та розумної мобільності, підвищення безпеки на транспорті, скорочення на 50% ДТП до 2030 року і абсолютна безпека Vision Zero – до 2050 року, є культурологічний напрям, що базується на національній Концепції запобігання автотранспортним правопорушенням, яка запропонована нами і викладена в наших публікаціях⁵. Не повторюючись щодо його визначення, котре завжди є не повним і навіть спірним, нагадуємо, що Концепція культурологічного запобіжного напрямку – це науково обґрунтований задум культуризації учасників дорожнього руху, спрямований на придушення їх зухвалої свавілля, недисциплінованості, лихацтва, безвідповідальності, безконтрольності тощо за допомогою комплексу заходів, засобів, приписів, конструктивних технічних та технологічних новел, які, з одного боку, сприяють уникненню створеного небезпечних дорожньо-транспортних ситуацій, а з іншого – погрозою серйозних санкцій і матеріальних втрат для правопорушників, рішучістю їх невідворотності, стимулюють до додержання правил дорожнього руху та інших нормативно-правових приписів.

Культурологічний напрям у концептуальному теоретико-прикладному вимірі являє собою логічно створену структуровану єдність нормативно-правових, соціальних, організаційно-управлінських, культурологічних, техніко-технологічних, віктимологічних, інформаційних та інших за

⁴ COMMUNICATION FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT, THE COUNCIL, THE EUROPEAN ECONOMIC AND SOCIAL COMMITTEE AND THE COMMITTEE OF THE REGIONS Sustainable and Smart Mobility Strategy – putting European transport on track for the future {SWD(2020) 331 final}. Brussels, 9.12.2020 COM(2020) 789 final. Неофіційний український переклад документу Європейського Союзу. https://visionzero.org.ua/wp-content/uploads/2023/03/EU_SSMS_Ukrainian-Translation.pdf.

⁵ Голіна В. В., Шрамко С. С. Культурологія безпеки дорожнього руху в Україні: теорія та практика запобігання автотранспортним правопорушенням: монографія. Харків: Право, 2023. 184 с.

потребами і характером заходів і засобів, кількісно-якісний склад яких створює органічний їх комплекс⁶, достатній для поступового вирішення і досягнення цілей культурологічного задуму. Саме їх єдність і утворює запобіжний напрям культурної, цивілізованої, розумної мобільної правомірності, який у спеціальній літературі отримав назву культурологічного. Зазначений комплекс його складових, перерахованих вище і конкретизований в наших публікаціях на основі проведеного нами дослідження⁷, відверто кажучи, складний з погляду на їх добросчесне виконання, потребує для цього підвищеної актуалізації (уваги), політичної волі держави, влади щодо впровадження саме культурологічного напрямку, зацікавленості у досягненні цілей скорочення смертності і травматизму від ДТП, постійного моніторингу і звітності за реалізацію запланованих заходів тощо.

Отже, культурологічний напрям:

- національна концепція, образно кажучи, є пробудженням національної свідомості у транспортній (і не тільки!) сфері;
- узгоджений засіб комунікації зусиль держави, суспільства, влади, бізнесу, громадян;
- не довільна сукупність заходів і засобів, а комплекс єдине ціле, їх «дружба», «кулак»;
- з мінливістю стану безпеки у сфері дорожнього руху, про що свідчить структура ДТП, точніше, її детермінуюча частина проявів, можливо вносити корективи щодо тих чи інших складових напрямку (наприклад,

⁶ Голіна В. В. Комплексний підхід до розробки культурологічного напрямку запобігання автотранспортним правопорушенням: поняття, змістовна характеристика значення. *Питання боротьби зі злочинністю*. Харків: Право, 2023. Вип. 45. С. 58–68.

⁷ Голіна В. В., Шрамко С. С. Концептуальні основи культурологічного підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні. *Питання боротьби зі злочинністю*. Харків: Право, 2021. Вип. 42. С. 113–121; Голіна В. В., Шрамко С. С. Культурологія безпеки дорожнього руху в Україні: теорія та практика запобігання автотранспортним правопорушенням: монографія. Харків: Право, 2023. 184 с.; Голіна В. В. Вплив зарубіжних практик забезпечення безпеки дорожнього руху на концепції запобігання транспортним правопорушенням в Україні. *Питання боротьби зі злочинністю*: зб. наук. пр. / редкол.: В. С. Батиргарєєва (голов. ред.) та ін. Харків: Право, 2024. Вип. 47. С. 124–132.

посилити технічні засоби і заходи контролю, збільшити вплив соціальних заходів та ін.);

- загалом відповідає, попри всі можливі заперечення щодо перебільшеної ролі його регулятивності, інтересами усього суспільства, хоча б по собі сам він не є ані прямолінійним, ані легким до впровадження і плідної реалізації.

З погляду на викладене вище, виникає актуальна проблема готовності держави, суспільства, зацікавлених сторін, бізнесу громадян до впровадження завершальних і достатньо обґрунтованих наукових результатів у практику запобігання автотранспортним правопорушенням. У наукових публікаціях ця проблема обговорювалася, але йшлося про вимоги (приписи) щодо готовності самих наукових розробок (концепцій) до впровадження⁸. Нами ж розглядається проблема готовності країни, владних інституцій, бізнесу, елітних прошарків суспільства та її ресурсного потенціалу до впровадження культурологічного запобіжного напрямку.

Готовність, як вольова цільова спрямованість на запровадження і зацікавлене виконання концептуального задуму, слід розглядати щонайменше з двох сторін: по-перше, відповідність за теоретико-прикладною характеристикою концептуальних положень культурологічної концепції нагальним національним потребам сьогодення і світовим стандартам практики забезпечення безпеки дорожнього руху, і, по-друге, наявність реальної можливості і спроможності політичної волі, наукового потенціалу, ресурсів, а взагалі – держави – підтримати і супроводжувати доволі суттєві зміни щодо посилення культурологічних запобіжних вимог, обмежень, відповідальності стосовно саме цієї, а не якоїсь іншої, стратегічної

⁸ Зеленецький В. С. Загальна теорія боротьби зі злочинністю. 1. Концептуальні основи. Харків: Основа, 1994. С. 230–265; Зеленецький В. С. Наукові основи забезпечення діяльності суб'єктів запобігання злочинності та боротьби з нею в Україні: *Правова система в Україні: стан та перспективи*: у 5 т. Харків, Право, 2008. Т. 5. Кримінально-правова наука. Актуальні проблеми боротьби зі злочинністю в Україні. Харків, Право, 2008. С. 771–784; Голіна В. В. Впровадження культурологічної концепції як напрямку запобігання автотранспортним правопорушенням. *Проблеми і перспективи поствоєнної розбудови України*: матеріали міжнар. наук. конф. (м. Київ, 7 груд. 2023 р.), Київ, МДУ, 2023. С. 137–139.

концепції. Готовність – це інтелектуальна сміливість піти на зважений ризик, прагматизм до розумних компромісів. Готовність, таким чином, до радикальних заходів до отримання позитивних результатів у складній для нас сфері безпеки руху може бути і об'єктивною, і, найчастіше, суб'єктивною (тобто, відомчою або підлаштовуючою під владні інтереси чи європейські вимоги та стандарти, або просто ілюзія, на кшталт зниження смертності і травматизму на 30% за 3 роки (!) від ДТП). Вони не тільки дискредитують наукові розробки і науковців, але змушують виконавців до фальсифікації досягнутого – неможливе зробити можливим...

Відповідність Концепції культурологічного запобіжного напрямку, як, припустимо, ознака готовності її до сприйняття державою у вигляді стратегічного наміру розв'язання проблеми безпеки дорожнього руху, підтверджується: частково – вітчизняним, а більше – зарубіжним досвідом. Культуризація галузі дорожнього руху почалася ще 70-х років ХХ століття запровадженням нових і нестандартних концептуальних підходів, серед яких за глибиною замислу і перспективою отримання упродовж декількох десятиліть амбітних результатів щодо скорочення смертності і травматизму від ДТП з початку на 30%, потім – на 50% і, врешті-решт, досягнути до 2050 року нульового результату, виділяється шведська модель стратегії Vision Zero. Вплив зарубіжних практик убезпечення дорожнього руху на національні стратегічні концепції запобігання транспортним правопорушенням у всьому світі⁹, у тому числі України, очевидний, аналізуючи тексти вітчизняних стратегій і державних програм упродовж 15–20 років. Йдеться про інтерпретацію вже фактично десятиліттями апробованої моделі Vision Zero, тобто створення адекватної часу, стану держави, рівня забезпечення безпеки дорожнього руху з урахуванням ключових вимог і рекомендацій Стратегії Vision Zero. Зарубіжні практики

⁹ Стратегії безпеки дорожнього руху ЄС та зарубіжних країн: Зб. норм. актів: ел. вид. Укладач: М.Г. Колодяжний. Харків: Право, 2023. 182 с.

шляхів і способів забезпечення безпеки дорожнього руху для обґрунтування належної національної концепції мають визначальний характер ще й тому, що вони вже експериментально пройшли апробацію практикою їх здійснення, хоча і не в нас. Однак є можливість дослідити специфіку механізму реалізації подібних проєктів, темпи зміни ставлення громадян до них, суб'єктність виконавців заходів проєкту, їх професіоналізм, спеціалізацію, винахідливість, обсяг ресурсного забезпечення, канали звітності перед суспільством за досягнуті результати та багато інших питань¹⁰.

Отже, культурологічний напрям запобігання ДТП, як національно-стратегічна концепція України, основними ідеями і положеннями пов'язана з глобальною системою Стратегії Vision Zero і з практикою убезпечення дорожнього руху майже у всіх країнах світу. Національна культурологічна концепція запобігання транспортним правопорушенням, що нами рекомендується, має завершений характер і готовність до впровадження при наявності можливості і спроможності нашої країни у найближчий (післявоєнній) перспективі до її реалізації.

Можливість інтерпретується нами як існування умов, обставин, потенцій, сприятливих для вирішення нагальних суспільних потреб¹¹, зокрема підвищення рівня безпеки на дорогах України і при експлуатації наземного транспорту. Потенційна можливість впровадження концепції існує у вигляді:

- теоретико-прикладного досвіду зарубіжних країн у забезпеченні безпеки дорожнього руху, особливо таких країн, як Швеція, Нідерланди, Ірландія та ін. як уроки для України¹²;

¹⁰ Голіна В. В. Вплив зарубіжних практик забезпечення безпеки дорожнього руху на концепції запобігання транспортним правопорушенням в Україні. *Питання боротьби зі злочинністю*: зб. наук. пр. / редкол.: В. С. Батиргареева (голов. ред.) та ін. Харків: Право, 2024. Вип. 47. С. 124–132.

¹¹ Є інше тлумачення терміну «можливість». Див.: Зменшення можливостей вчинення злочинів: стратегічний підхід: монографія. За заг. ред. В. В. Голіни. Харків: Право, 2020. С. 69–80.

¹² Наприклад, Колодяжний М. Г. Стратегія Vision Zero: уроки для України: монографія. Харків, Право, 2022. 300 с.; Голіна В. В. Майстерність запобігання дорожньо-транспортним правопорушенням:

- безальтернативності виконання вимог Європейського Союзу щодо приєднання до процесу стратегії Vision Zero, оскільки з 23 червня 2022 року Україна отримала статус кандидата на вступ до ЄС;
- тривалого національного досвіду розробки і, хоча невдалих спроб впровадження відповідних концепцій;
- політичної волі і зацікавленості владних центральних і місцевих органів у розв'язанні проблеми «сталого і розумного мобільності»;
- всебічної ресурсної допомоги зарубіжних країн щодо відновлення і інноваційного вдосконалення транспортної сфери України. Є й інші можливості.

Спроможність, як ознака готовності, передбачає практичну достатність, енергійну здатність діяльності держави, її інституцій результативно впроваджувати концепцію культурології дорожнього руху. Спроможність супроводжується такими її складовими, як, зокрема, достатнє і постійне ресурсне забезпечення; інновації; концентрація запобіжних дій та зусиль відповідних суб'єктів щодо добросовісної ефективної реалізації отриманих завдань, заходів, засобів; вмілого або навіть майстерного¹³ їх виконання фахівцями; додержання вимог колективної зацікавленості та відповідальності за здійснення запланованого; швидкого реагування на зміни ситуації; самоконтроль і контроль за ходом виконання програми; публічної звітності за досягнення чи, навпаки, результатів та подальші дії; реагування на критичні зауваження громадськості та ін. Це є лише частиною ознак спроможності.

Спроможність, таким чином, це наявність у держави, органів влади, зацікавлених сторін, духовних, інтелектуальних, людських, матеріальних

метафора чи вимога до запобіжної діяльності. *Організаційно-правове забезпечення національної безпеки в умовах воєнного стану*: матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. (м. Кропивницький, 7 лип. 2023 р.). Донецький державний університет внутрішніх справ. Кропивницький, 2023. С. 63–66.

¹³ Голіна В. В. Безпека дорожнього руху – колективна зацікавленість та відповідальність державних органів влад, бізнесу, суспільства, громадян. *Забезпечення правопорядку та протидії злочинності в Україні та у світі: проблеми та шляхи їх вирішення*: матер. IV Міжнар. наук.-практ. конф. (Дніпро, 21 черв. 2024 р.). Дніпро: ВНПЗ «Дніпровський гуманітарний університет», 2024. С. 50–53.

ресурсів, професійних і навіть спеціалізованих суб'єктів запобіжної діяльності саме у сфері безпеки дорожнього руху, рішучості і невідступності у досягненні цілі суттєвого скорочення смертності і травматизму від ДТП.

Однак, висловлені положення щодо понять можливості і спроможності носять теоретичний і подекуди бажаний характер і не відображають дійсність. На практиці справа виглядає дещо інакше, якщо не сказати відверто – гірше. Зупинимосся лише на деяких з ознак готовності. Так, наприклад, протягом 15–20 років, а то й більше, в Україні було схвалено Кабінетом Міністрів України десятки концепцій, стратегій, програм підвищення рівня безпеки дорожнього руху, розписані завдання, заходи, засоби, обладнання тощо, але, як показують дослідження і відповіді на запитання керівників відомств, жодна з них або взагалі не виконана, або виконані лише окремі заходи. Причини такого становища різні, але основні – це недофінансування програм, або зовнішні обставини (зміна владних установ, covid-19, воєнна агресія та ін.). У відповіді на запит щодо виконання Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період 2021–2023 років дирекція Департаменту автомобільних доріг Державного агентства відновлення та розвитку інфраструктури України зазначила наступне: «... у зв'язку з військовою агресією російської федерації проти України ціль Програми на цей час не досягнута, завдання та заходи Програми у зв'язку з відсутністю фінансування у 2022 році та часткового фінансування у 2023 році не виконані у повному обсязі, у зв'язку з чим неможливо оцінити ефективність та результативність виконаних заходів»¹⁴. Подібні аргументи можна, імовірно, покласти у пояснення певного невиконання попередніх – до діючих на сьогодні – Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні. Мимоволі виникає риторичне питання: для кого чи для чого розробляються ці документи, які заздалегідь

¹⁴ Лист Департаменту автомобільних доріг Державного агентства відновлення та розвитку інфраструктури України. 08.08.2023 р. (Паперова версія електронного документа) Науково-дослідному інституту вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташиса НАПрН України.

приречені залишитися черговими паперовими намірами? Ось чому стверджувати, що в Україні є усі передумови для майбутнього досягнення Vision Zero, а саме: рішучість політичної волі держави досягти поставленої Програмою мети, що повинна постійно відчуватись і суб'єктами її виконання, і суспільством; достатня нормативно-правова база у сфері дорожнього руху; наявність професійно підготовлених суб'єктів і відповідальних кадрів у цій сфері; ресурсні можливості та інше, ще зарано, оскільки або усе це не діє, не спрацьовує, або їх взагалі не має. Як це не звучить парадоксально, але стан можливості і спроможності держави до реалізації будь-якої концепції треба створювати і накопичувати позитивний досвід у процесі виконання задуманого, яким би воно нелегким не було. Ігнорування вимоги створення належних умов і сил для успішного здійснення запобіжної діяльності – неприпустима помилка, бо вона веде, повторюємо, або до чергової мовчазного «поховання програми», або до фальсифікації результату. Діє і тут людський фактор...

У ці складні трагічні для України часи російсько-української війни актуальність проблеми безпеки дорожнього руху і готовності держави підтримати впровадження культурології дорожнього руху у практику запобігання транспортним правопорушенням ситуативно відсовується на вторинний план, хоча повністю вона не зникає з поля зору держави, про що свідчить, наприклад, постійна увага щодо удосконалення нормативно-правових, техніко-технологічного, віктимологічного та іншого забезпечення галузі транспорту. З погляду на це зважуємося на висловлення деяких порад і рекомендацій, які можуть, сподіваємося, бути у майбутньому в нагоді.

1. Стоїть величезне завдання перед державою: консолідувати навколо ідеї культурології дорожнього руху не тільки маси громадян, але вітчизняну еліту суспільства – бізнесменів, підприємців, банкірів, олігархів. Не дарма у 10 флагмані (*мова перекладу*) «Підвищення безпеки на транспорті» «Стратегії сталої та розумної мобільності – європейський транспорт на

шляху майбутнього (Брюссель, 9 грудня 2020 року, Європейська комісія) наголошується, що досягти такої безпечної мобільності можливо, за умови достатньої прихильності всіх зацікавлених сторін, а саме: європейських інституцій, держав-членів та їх органів влади на всіх її рівнях, зацікавлених сторін, бізнесу, а також громадян¹⁵.

2. Існує, як свідчить вітчизняний досвід відношення до запобігання злочинності, досить сильне спрощене уявлення про готовність українських інститутів до впровадження запобіжних стандартів країн-членів ЄС та інших зарубіжних держав. Цьому сприяють висновки деяких вчених, які без належної аналітики стану справ у розглядуваній сфері, подають їх у вже готовому виді на кшталт: в Україні є всі передумови досягти у недалекій перспективі цілей Vision Zero; культурологічний напрям несе репресивний характер і не буде сприйнятий суспільством і зокрема, учасниками дорожнього руху; утопізм напряму; пріоритетність розвитку економіки та дорожньої структури та ін. На це зауважимо, що у тривалій боротьбі зі злочинністю людство вибороло право на її запобігання, на «репресивну оборону», які немислимі без певних репресивних складових.

У сфері безпеки дорожнього руху запобігання правопорушенням повинно стати, використовуючи вдалий вислів зарубіжного кримінолога Н. Крісті, індустрією контролю над злочинністю. Саме у межах її і повинна формуватися готовність держави (тобто можливість і спроможність) до буденної щоденної роботи; можливість і спроможність слід готувати, ресурсно озброювати новітніми технологіями запобігання та протидії людському свавіллю, зухвалості, лихацтву, недисциплінованості тощо. Без такої винахідливої діяльності культурологічний напрям, як авангард культурології руху, не спрацює.

¹⁵ COMMUNICATION FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT, THE COUNCIL, THE EUROPEAN ECONOMIC AND SOCIAL COMMITTEE AND THE COMMITTEE OF THE REGIONS Sustainable and Smart Mobility Strategy – putting European transport on track for the future {SWD(2020) 331 final}. Brussels, 9.12.2020 COM(2020) 789 final. Неофіційний український переклад документу Європейського Союзу. https://visionzero.org.ua/wp-content/uploads/2023/03/EU_SSMS_Ukrainian-Translation.pdf.

3. Запровадження, як старт готовності культурологічного напрямку запобігання транспортним правопорушенням, є своєрідним свідоцтвом того, що держава «серйозно і надовго» започатковує в країні культурологію дорожнього руху. Подолання свавільності і зухвалості на дорогах, показники позитивної динаміки рівнів смертності травматизму є пріоритетом держави перед своїми громадянами. А тому хід реалізації культурологічного напрямку логічно повинен відбуватися прозоро з обов'язковим висвітлюванням процесу його виконання у ЗМІ і періодичною публічною звітністю відповідних суб'єктів усіх рівнів про здійснені заходи і засоби та його результати. Доцільно у зв'язку з цим виявлення за різними соціологічними/кримінологічними методиками громадської думки щодо підтримки запровадженого і зміни у настрої громадян, учасників дорожнього руху, причетних до нього осіб.

4. Декілька додаткових зауваг і порад:

- ледве чи необхідно мати у державі два майже однакові, але нерідко суперечливі документи – Стратегію і Державну програму підвищення рівня безпеки дорожнього руху, як зараз. Це вносить плутанину в пріоритетність завдань;

- строки дії програми слід збільшити до 5 років;

- заборонити перерозподіл державного фінансування;

- установити юридичну відповідальність суб'єктів за недбале виконання заходів і витрату коштів;

- всіляко стимулювати інвестиційну політику;

- посилити інформаційно-пропагандистську практику, наглядну агітацію;

- організувати курси підготовки фахівців-кримінологів для роботи у сфері запобігання транспортним правопорушенням.

Висновки дослідження. Дослідженням доведено, перш за все, те, що в основі запропонованого нами культурологічного напрямку забезпечення сфери

дорожнього руху в Україні покладена національна концепція запобігання дорожньо-транспортним правопорушенням, яка за своїми ціллю, ідеями, положеннями, рекомендаціями являє собою інтерпретовану під нагальні потреби України у цій сфері глобальну шведську модель Стратегії Vision Zero. Її впровадження у ряді країн-членів ЄС і інших країн світу виявило вражаючі позитивні результати суттєвого скорочення смертності і травматизму від ДТП. Крім того, обґрунтовано, що при розробці стратегії чи програми слід дотримуватись вимоги адекватності: будь-яка концепція, у тому числі культурологічна, що закладається у ці документи, при її формуванні повинна виходити зі стану домінуючої у структурі ДТП групи деліктів з підвищеною криміногенністю, а також обов'язково урахувувати мінливість можливостей та потенціал спроможності держави впровадити науково завершену концепцію у запобіжну практику. Не варто орієнтувати владу і суспільство на не здійснену в даний час мету. Ні можливостей, ні спроможностей держави і суспільства на даному історичному етапі значно знизити криміногенний рівень домінуючих деліктів протягом короткого строку не має, однак поступове запровадження складових культурологічного напрямку конче необхідно. Частково це вже відбувається, хоча про суттєвий позитив констатувати ще завчасно. Надається низка рекомендацій стосовно поступового відновлення можливостей спроможності держави подолати кризу у сфері безпеки дорожнього руху.

Список використаних джерел

1. Голіна В. В. Комплексний підхід до розробки культурологічного напрямку запобігання автотранспортним правопорушенням: поняття, змістовна характеристика, значення. *Питання боротьби зі злочинністю*: зб. наук. пр. / редкол.: В. С. Батиргарєєва (голов. ред.) та ін. Харків: Право, 2023. Вип. 45. С. 58–68.
2. Голіна В. В. Впровадження культурологічної концепції як напрямку запобігання автотранспортним правопорушенням. *Проблеми і перспективи поствоєнної розбудови України*: матеріали міжнар. наук. конф. (м. Київ, 7 груд. 2023 р.). Київ, МДУ, 2023. С. 137–139.

3. Голіна В. В. Вплив зарубіжних практик забезпечення безпеки дорожнього руху на концепції запобігання транспортним правопорушенням в Україні. *Питання боротьби зі злочинністю*: зб. наук. пр. / редкол.: В. С. Батиргарєєва (голов. ред.) та ін. Харків: Право, 2024. Вип. 47. С. 124–132.

4. Голіна В. В. Безпека дорожнього руху – колективна зацікавленість та відповідальність державних органів влади, бізнесу, суспільства, громадян. *Забезпечення правопорядку та протидії злочинності в Україні та у світі: проблеми та шляхи їх вирішення*: матер. IV Міжнар. наук.-практ. конф. (Дніпро, 21 черв. 2024 р.). Дніпро: ВВПЗ «Дніпровський гуманітарний університет», 2024. С. 50–53.

5. Голіна В. В., Шрамко С. С. Культурологія безпеки дорожнього руху в Україні: теорія та практика запобігання автотранспортним правопорушенням: монографія. Харків: Право, 2023. 184 с.

6. Голіна В. В., Шрамко С. С. Концептуальні основи культурологічного підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні. *Питання боротьби зі злочинністю*: зб. наук. пр. / редкол.: В. С. Батиргарєєва (голов. ред.) та ін. Харків: Право, 2021. Вип. 42. С. 113–121.

7. Голіна В. В. Майстерність запобігання дорожньо-транспортним правопорушенням: метафора чи вимога до запобіжної діяльності. *Організаційно-правове забезпечення національної безпеки в умовах воєнного стану*: матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. (м. Кропивницький, 7 лип. 2023 р.). Донецький державний університет внутрішніх справ. Кропивницький, 2023. С. 63–66.

8. Зеленецький В. С. Загальна теорія боротьби зі злочинністю. 1. Концептуальні основи. Харків: Основа, 1994. С. 230–265.

9. Зеленецький В. С. Наукові основи забезпечення діяльності суб'єктів запобігання злочинності та боротьби з нею в Україні: *Правова система в Україні: стан та перспективи*: у 5 т. Харків, Право, 2008. Т. 5. Кримінально-правова наука. Актуальні проблеми боротьби зі злочинністю в Україні. Харків, Право, 2008. С. 771–784.

10. Зменшення можливостей вчинення злочинів: стратегічний підхід: монографія. За заг. ред. В. Голіни. Харків, Право, 2020. 278 с.

11. Колодяжний М. Г. Стратегія Vision Zero: уроки для України: монографія. Харків, Право, 2022. 300 с.

12. Офіційний вісник України від 10 липня 2018. № 52. Ст. 184.

13. Communication from the commission to the European parliament, the council, the European economic and social committee and the committee of the regions Sustainable and Smart Mobility Strategy – putting European transport on track for the future {SWD(2020) 331 final}. Brussels, 9.12.2020 COM(2020) 789 final. Неофіційний український переклад документу Європейського Союзу. https://visionzero.org.ua/wp-content/uploads/2023/03/EU_SSMS_Ukrainian-Translation.pdf.

14. Стратегії безпеки дорожнього руху ЄС та зарубіжних країн: Зб. норм. актів: ел. вид. Укладач: М. Г. Колодяжний. Харків: Право, 2023. 182 с.

REFERENCES

1. Golina, V. V. (2023). Kompleksnyi pidkhid do rozrobky kulturolohichnoho napriamu zapobihannia avtotransportnym pravoporushenniam: poniattia, oznaky, zmistovna kharakterystyka, znachennia [A comprehensive approach to the development of cultural direction of prevention of motor vehicle offences: concepts, signs, substantive characteristics, meaning]. *Pytannia borotby zi zlochynnistiu*, 45, 58–67 [in Ukrainian].

2. Golina, V. V. (2023). Vprovadzhennia kulturolohichnoi kontseptsii yak napriamu zapobihannia avtotransportnym pravoporushenniam [Implementation of the cultural concept as a direction of preventing motor vehicle offences]. *Problemy i perspektyvy postvoiennoi rozbudovy Ukrainy: materialy mizhnarodnoi naukovoï konferentsii* (Kyiv, 7 hrudnia 2023 r.), Kyiv, 137–139 [in Ukrainian].

3. Golina, V. V. (2024). Vplyv zarubizhnykh praktyk zabezpechennia bezpeky dorozhnoho rukhu na kontseptsii zapobihannia transportnym pravoporushenniam v Ukraini [Impact of foreign road safety practices on the concepts of preventing transport offences in Ukraine]. *Pytannia borotby zi zlochynnistiu*, 47, 124–132 [in Ukrainian].

4. Golina, V. V. (2024). Bezpeka dorozhnoho rukhu – kolektyvna zatsikavlenist ta vidpovidalnist derzhavnykh orhaniv vlady, biznesu, suspilstva, hromadian [Road safety is a collective interest and responsibility of public authorities, business, society and citizens]. *Zabezpechennia pravoporiadku ta protydii zlochynnosti v Ukraini ta u sviti: problemy ta shliakhy yikh vyrishennia: materialy IV mizhnarodnoi naukovoï konferentsii* (Dnipro, 21 chervnia 2024), Dnipro, 50–53 [in Ukrainian].

5. Golina, V. V., Shramko, S. S. (2023). Kulturolohiia bezpeky dorozhnoho rukhu v Ukraini: teoriia ta praktyka zapobihannia avtotransportnym pravoporushenniam [Culturology of road safety in Ukraine: theory and practice of preventing road traffic offences]: monohrafiia. Kharkiv: Pravo, 184 [in Ukrainian].

6. Golina, V. V., Shramko, S. S. (2021). Kontseptualni osnovy kulturolohichnoho napriamu pidvyshchennia rivnia bezpeky dorozhnoho rukhu v Ukraini [Conceptual foundations of the cultural direction of increasing the level of road safety in Ukraine]. *Pytannia borotby zi zlochynnistiu*, 42, 113–121 [in Ukrainian].

7. Golina, V. V. (2023). Maisternist zapobihannia dorozhno-transportnym pravoporushenniam: metafora chy vymoha do zapobizhnoi diialnosti [Mastery of preventing road traffic offences: a metaphor or a requirement for preventive activity]. *Orhanizatsiino-pravove zabezpechennia natsionalnoi bezpeky v umovakh voiennoho stanu: materialy Vseukr. nauk.-prakt. konf.* (Kropyvnytskyi, 7 lyp. 2023). Donetskyy derzhavnyi universytet vnutrishnykh sprav. Kropyvnytskyi, 63–66 [in Ukrainian].

8. Zelenetskyi, V. S. (1994). Zahalna teoriia borotby zi zlochynnistiu. 1. Kontseptualni osnovy [General theory of crime control. 1. Conceptual foundations]. Kharkiv: Osnova, 230–265 [in Ukrainian].
9. Zelenetskyi, V. S. (2008). Naukovi osnovy zabezpechennia diialnosti subiektiv zapobihannia zlochynnosti ta borotby z neiu v Ukraini [Scientific basis for ensuring the activities of subjects of crime prevention and combating in Ukraine]: *Pravova systema v Ukraini: stan ta perspektyvy. Vols. 1–5*. Kharkiv, Pravo. Vol. 5: Kryminalno-pravova nauka. Aktualni problemy borotby zi zlochynnistiu v Ukraini. Kharkiv, Pravo, 771–784 [in Ukrainian].
10. Zmenshennia mozhlyvostei vchynennia zlochyniv: stratehichnyi pidkhid. (2020) [Reducing opportunities to commit crimes: strategic approach] / V. V. Golina (Ed.) [in Ukrainian].
11. Kolodiaznyi, M. H. (2023). Stratehiia Vision Zero: uroky dlia Ukrainy [Vision Zero strategy: lessons for Ukraine. Pravo. URL: <http://surl.li/bjrsae> [in Ukrainian].
12. Ofitsiynyi visnyk Ukrainy vid 10 lypnia 2018. № 52. St. 184 [in Ukrainian].
13. Communication from the commission to the European parliament, the council, the European economic and social committee and the committee of the regions Sustainable and Smart Mobility Strategy – putting European transport on track for the future {SWD(2020) 331 final}. Brussels, 9.12.2020 COM(2020) 789 final. URL: https://visionzero.org.ua/wp-content/uploads/2023/03/EU_SSMS_Ukrainian-Translation.pdf [in Ukrainian].
14. Stratehii bezpeky dorozhnoho rukhu YeS ta zarubizhnykh krain [Road safety strategies of the EU and foreign countries]. (2023). Zbirnyk normatyvnykh aktiv: elektronne vydannia Ukladach: M. H. Kolodiaznyi. Kharkiv: Pravo. URL: <http://surl.li/ylkzfo> [in Ukrainian].

Golina V. V. The problem of Ukraine's readiness to implement the concept of the cultural direction of road safety

The article examines the fundamental problem of our time – improving road safety. Foreign practice in this area shows that it is possible to achieve the goal of the Swedish prevention model Vision Zero, which is to gradually reduce by 2030 and completely eliminate road accidents with serious consequences by 2050, provided that the country, its authorities, business, and citizens are ready to take a full, real interest and responsibility in implementing the national Concept for the Prevention of Road Traffic Offences. The history of implementation of conceptual approaches of different orientations in Ukraine and their incorporation into successive strategies and state programs over the past 15–20 years shows that none of them has been fully implemented. The emphasis is placed on the culturological aspect of road traffic accident prevention as a national strategic concept of Ukraine, which is linked by its main ideas and provisions to the global Vision Zero strategy system and road safety practices in almost all countries of the

world. Opportunity is interpreted as the existence of conditions, circumstances favourable to addressing urgent social needs, in particular, improving the level of safety on Ukrainian roads. Capability, as a sign of readiness, implies practical sufficiency, vigorous ability of the State and its institutions to effectively implement the concept of traffic culturology studies. It is substantiated that when developing a strategy or a programme, one should comply with the requirement of adequacy: any concept, including the culturological one, which is incorporated into these documents, when forming it, should proceed from the state of the group of torts with high criminality dominating in the structure of road accidents, and also take into account the variability of opportunities and the potential of the State's ability to implement a scientifically completed concept into preventive practice. In this regard, the article examines such signs of readiness for implementation as the possibility and ability to implement a complex integrated concept of the cultural direction of transport offenses prevention. The study confirms that at this historical period, Ukraine is not ready for its full and, most importantly, effective implementation. It takes time and resources. Proposals are made regarding the prospects for overcoming these urgent difficulties in the post-war period.

Key words: *conceptual approach, cultural approach, reduction of mortality and injuries, implementation, readiness, possibility and capacity, resource potential.*