

УДК 343.97:353 (477)

DOI: 10.15587/2706-5448.2022.259681

РЕГІОНАЛЬНІ ОСОБЛИВОСТІ РОЗПОДІЛУ ПОРУШЕНЬ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ АБО ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ ОСОБАМИ, ЯКІ КЕРУЮТЬ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ (СТАТТЯ 286 КРИМІНАЛЬНОГО КОДЕКСУ УКРАЇНИ)

О. В. Новіков

How to cite:
Novikov, O. (2022). The regional distribution features of traffic safety or transport operation rules violations by persons who drive vehicles (article 286 of the criminal code of Ukraine). ScienceRise: Juridical Science, 2 (20), 50–58. doi: <http://doi.org/10.15587/2706-5448.2022.259681>

The article is devoted to the regional peculiarities of the distribution of violations of traffic safety rules or operation of transport by persons driving vehicles (Article 286 of the Criminal Code of Ukraine). It is established, that the most criminally affected by violations of traffic safety rules or operation of transport by persons driving vehicles, in absolute terms, include: (1) Dnipropetrovsk, (2) Odesa, (3) Kyiv, (4) Kharkiv, (5) Lviv, (6) Kyiv, (7) Donetsk, (8) Zaporizhia, (9) Zhytomyr, (10) Rivne. The most criminally affected regions of Ukraine in terms of population include such regions as: Rivne (crime intensity rate per 100 thousand population – 55.10), Kyiv (50.28), Volyn (47.64), Chernihiv (44.83), Mykolaiv (43.54), Poltava (39.36), Vinnytsia (38.90), Odesa (38.52), Zhytomyr (36.47) and Kherson (36.47) regions. The safest regions were: Luhansk (9.90), Donetsk (16.15), Kyiv (23.33), Khmelnytsky (28.39), Sumy (28.53) regions. Regions-leaders in the number of violations of traffic safety rules or operation of transport by persons driving vehicles (Article 286 of the Criminal Code of Ukraine) per 100,000 vehicles were Volyn (271.43), Vinnytsia (199.22), Rivne (148.92), Chernihiv (127.20), Transcarpathian (126.15), Mykolaiv (124.08), Zhytomyr (110.98), Kyiv (107.40), Chernivtsi (106.22), Kherson (105.56). The regions with the lowest number of these criminal offenses per 100,000 vehicles were: Luhansk (38.05), Cherkasy (57.96), Donetsk (70.36), Dnipropetrovsk (73.76) regions and Kyiv (49.79). It is hypothesized, that the regional peculiarities of the distribution of violations of traffic safety rules or operation of transport by persons driving vehicles are comprehensively influenced by the population of the region, the number of available vehicles, freight and passenger traffic, road length, the region's expenditures on road improvement, crossing the region with international and national highways of national importance.

Keywords: criminal offenses against traffic safety and transport operation; regional distribution features

© The Author(s) 2022

This is an open access article under the Creative Commons CC BY license hydrate

1. Вступ

Розбудова правової держави, якою проголошено Україну, неможлива без ефективної системи протидії кримінальним правопорушенням, у якій пріоритет належить запобіжній діяльності [1, с. 156]. Остання базується на певній інформаційній моделі, що якомога повніше має охоплювати кількісно-якісні показники тих чи інших явищ кримінальної дійсності та закономірності їх розвитку й відтворення [2, с. 39]. Крім іншого, зазначена модель включає в себе й регіональні показники, які є необхідними для визначення регіональних особливостей злочинності, тобто визначальних кількісно-якісних параметрів злочинності, що відображають специфіку кримінологічної обстановки територій регіонального значення, області чи групи областей, країни або декількох країн, що зумовлені існуванням та дією як загальних, так і особливих місцевих факторів (географічних, історичних, соціально-економічних, культурних, організаційних тощо), які необхідно враховувати під час розробки та реалізації стратегії із запобігання злочинності [3, с. 44].

За кримінологічними даними серед найнебезпечніших та найчисленніших видів регіональної злочинності в Україні є протиправна діяльність у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту [4, с. 195]. Слід погодитися з проф. Головкіним Б. М., що в Україні ситуація з дорожньо-транспортною аварійністю, смертністю і травматизмом залишається доволі складною [5, с. 52]. В рейтингу п'ятдесяти країн Європейського регіону Україна посідає дев'яте місце та належить до країн з високим рівнем смертності від ДТП [6, с. 14]. Отже, наявною є складна прикладна

проблема, що потребує вирішення у тому числі й на науковому рівні [7, с. 71], зокрема шляхом проведення чітких та доцільних теоретичних досліджень [8, с. 16].

Одним із найбільш поширених кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту (Розділ XI Особливої частини Кримінального кодексу України (далі – КК України)) є порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286 КК України). Так, у 2013 р. було обліковано 11222 цих кримінальних правопорушень (це складає 57 % від усіх облікованих правопорушень за Розділом XI Особливої частини КК України), у 2014 р. – 10196 (41 %), у 2015 р. – 10905 (45 %), у 2016 р. – 11290 (43 %), у 2017 р. – 10148 (46 %), у 2018 р. – 8257 (47 %), у 2019 р. – 8739 (51 %), у 2020 р. – 8864 (56 %), у 2021 р. – 13250 (62 %). Отже, в середньому за дев'ять років на порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, припадало майже 50 % усіх облікованих кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту.

Варто зауважити, що незважаючи на свою кримінологічну значимість питання регіональних особливостей розподілу порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286 КК України), до цього часу не ставили предметом окремого дослідження, а вивчалися лише частково в рамках одиничних розвідок щодо регіональних особливостей розподілу кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту.

2. Літературний огляд

Серед науковців, які займалися проблемами регіональних особливостей розподілу кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту в Україні слід назвати, в першу чергу, Бабенка А. М.

Дослідник склав карту регіонального розподілу злочинності у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту [9], визначив 6 регіонів України з дуже високим рівнем кримінальної враженості (Київська область, м. Севастополь, Харківська область, АР Крим, Дніпропетровська та Запорізька області) й 5 регіонів з високим кримінальною враженості (Полтавська, Луганська, Одеська, Херсонська області та м. Київ) у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту, а також встановив суттєві територіальні відмінності кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту в загальній структурі злочинності [10].

Науковець зробив низку важливих кримінологічних висновків: по-перше, в Україні спостерігається яскраво виражена регіональна специфіка злочинності у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту; по-друге, її кримінологічні закономірності полягають у істотній диференціації, нерівномірній концентрації цього виду злочинності по території країни, стабільності кримінологічних груп тощо; по-третє, південні та східні регіони України характеризуються вищою кримінальною враженістю злочинністю у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, ніж західні, північні та частина центральних регіонів країни; по-четверте, для західних, північних і частини центральних регіонів є характерними переважно низькі та помірні рівні злочинності у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту; по-п'яте, географія злочинності характеризується збільшенням її рівня із заходу на схід, і, відповідно, зменшенням зі сходу на захід; по-шосте, показники злочинності у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту демонстрували такі ж само закономірності, як і інші види злочинності [4, с. 212–213].

Питання регіональних особливостей розподілу кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту досліджувалися й деякими зарубіжними вченими. Так, Whitelegg J. [11] висунув гіпотезу про вплив територіальних змін у дорожньому середовищі (благоустрій доріг, ефективність роботи патрульної поліції, місцеві рекламні компанії тощо) на регіональний розподіл дорожньо-транспортних пригод.

Група вчених у складі Alex D. Quistberg, Philipp Hessel, Daniel A. Rodriguez, Olga L. Sarmiento, Usama Bilal, Waleska Teixeira Caiaffa, Jaime J. Miranda, Maria de Fatima de Pina, Akram Hernández-Vásquez, Ana V. Diez Roux [12], досліджуючи міський ландшафт і фактори «дизайну» вулиць, пов'язані зі смертністю внаслідок дорожнього руху в Латинській Америці між 2010 і 2016 роками, довели, що міста з вищою щільністю населення, вищою щільністю перехресть, а також із розгалуженою системою громадського транспорту мали значно нижчий рівень смертності на дорогах, ніж міста з нижчими значеннями цих характеристик (або відсутність). Крім того, вчені встановили, що міста з вищим ВВП на душу населення також мали нижчу смертність від дорожнього руху.

Деякі дослідження показують, що більше половини (54,8 %) аварій сталося на міждержавних автомагістралях [13], тому їх протяжність за регіонами впливає на кількість дорожньо-транспортних пригод. Niloofar Haji Mirza Aghasi [14] у своєму дослідженні також приходять до аналогічних висновків.

Yuhuan Zhang, Huaru Lu, Wencong Qu [15], вивчаючи існування неоднорідності стратифікації в дорожньо-транспортних пригодах у Шеньчжені, встановили високу ймовірність смертельних випадків на шосе, естакадах та транспортних розв'язках; меншу кількість загиблих на рівних та найскладніших ділянках (круті повороти та круті схили) доріг. В той же час, за висновками дослідників, кращий рівень та стан дорожнього покриття в окремих регіонах сприяють зменшенню дорожньо-транспортних пригод.

Отже, огляд літератури показує, що питання регіональних особливостей розподілу порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286 КК України), залишаються малодослідженими в Україні й вивчалися лише як частина розвідок щодо регіональних особливостей розподілу кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту в цілому. Зазначене й визначило мету та завдання статті.

На наш погляд, перспективними наразі є дослідження особливостей розподілу порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту за конкретними ділянками автомобільних доріг/вулицями/районами/зонами («топографія» злочинності).

3. Мета та завдання дослідження

Метою дослідження є встановлення регіональних особливостей розподілу порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286 КК України).

Для досягнення мети були поставлені такі завдання:

1) визначити регіони України, у яких обліковується найбільша кількість порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286 КК України);

2) обчислити середні показники коефіцієнтів злочинної інтенсивності порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, (ст. 286 КК України) на 100 тис. населення за регіонами України та визначити найбільш кримінально вражені регіони України за цим показником;

3) обчислити середні показники коефіцієнтів злочинної інтенсивності порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, (ст. 286 КК України) на 100 тис. транспортних засобів за регіонами України та визначити найбільш кримінально вражені регіони України за цим показником;

4) встановити чинники, що ймовірно впливають на регіональний розподіл порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286 КК України).

4. Матеріали і методи

У дослідженні використана офіційна статистична інформація, що була отримана як з відкритих джерел, так і за результатами запитів до відповідних суб'єктів її збору та оброблення. Зокрема, дані офіційної кримінальної статистики щодо кількості облікованих кримінальних правопорушень за ст. 286 КК України за регіонами за 2013–2021 рр. були отримані за запитом до управління організаційного забезпечення Єдиного реєстру досудових розслідувань та інформаційно-аналітичної роботи Офісу Генерального прокурора (табл. 1). Інформація про кількість облікованих кримінальних правопорушень за ст. 286 КК України у 2021 р. за регіонами була отримана в результаті запиту до Офісу Генерального прокурора, а інформація про середню чисельність населення в Україні у 2021 році взята з офіційного сайту Державної служби статистики України (Табл. 2). Інформація про кількість зареєстрованих транспортних засобів станом на 2021 р. була отримана у результаті запиту до Департаменту патрульної поліції Національної поліції України (Табл. 3). Інформація про вантажні та пасажирські перевезення автомобільним транспортом по регіонах за 2021 р. була взята з офіційного сайту Державної служби статистики України.

Під час дослідження були використані такі методи як: статистичний метод зведення та групування (при первинній обробці даних офіційної статистики); метод статистичного аналізу (при формулюванні висновків щодо результатів розподілу порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту); табличний метод (при побудові таблиць); порівняльний метод (при порівнянні результатів статистичних даних за регіонами й обчислених коефіцієнтів злочинності), метод індукції (при встановленні загальних закономірностей розподілу порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту за регіонами), метод висунення наукових гіпотез (при визначенні чинників, що ймовірно впливають на регіональний розподіл порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту) та деякі інші.

Слід також зазначити, що аналіз даних офіційної статистики був проведений автором з певною відносністю. Адже, як зазначено в попередніх публікаціях, офіційна кримінальна статистика

відбиває не стільки реальний стан поширення того чи іншого різновиду злочинності на певній території, скільки ефективність роботи правоохоронних органів щодо виявлення та протидії цій злочинності [16, с. 236]. Злочинності властива певна ступінь латентності, тому дані наведені у офіційній статистиці не відповідають дійсності, але, в цілому, відображають загальні тренди розвитку досліджуваних явищ.

5. Результати дослідження та їх обговорення

Дослідження регіональних особливостей розподілу порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту, слід розпочати з визначення регіонів України, які є найбільш кримінально враженими від цих кримінальних правопорушень в абсолютних показниках. У Табл. 1 наведено розподіл порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286 КК України), за регіонами України за 2013–2021 рр. На підставі цих даних визначимо перелік регіонів (областей), де було виявлено найбільше кримінальних правопорушень, передбачених ст. 286 КК України, за 2021 р. та в цілому за 2013–2021 рр.

Таблиця 1

Розподіл порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286 КК України), за регіонами України за 2013–2021 рр.

Україна / Регіони	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
АР Крим	610	153	0	2	0	2	1	0	1
Вінницька область	224	245	327	408	357	272	286	292	591
Волинська область	197	219	311	326	302	279	329	263	488
Дніпропетровська область	1006	811	888	818	733	692	679	767	926
Донецька область	1302	1014	384	449	338	335	362	413	659
Житомирська область	300	327	377	480	417	327	336	325	435
Закарпатська область	245	293	302	336	311	312	336	275	413
Запорізька область	441	373	382	396	342	355	386	392	573
Івано-Франківська область	170	236	281	373	341	262	275	266	394
Київська область	713	840	1003	698	621	553	642	644	901
Кіровоградська область	183	193	192	171	172	100	136	153	285
Луганська область	690	421	120	142	128	103	134	128	209
Львівська область	532	638	899	1013	609	562	557	573	732
місто Київ	548	595	695	711	716	591	565	591	690
місто Севастополь	198	45	0	0	0	0	0	0	0
Миколаївська область	260	282	394	436	387	273	286	296	479
Одеська область	816	698	761	1031	940	644	649	701	909
Полтавська область	380	346	428	374	300	234	267	252	536
Рівненська область	209	314	380	404	334	233	285	340	631
Сумська область	251	221	267	258	244	202	194	215	298
Тернопільська область	143	145	184	211	218	172	198	202	338
Харківська область	680	644	826	729	640	534	607	589	944
Херсонська область	284	249	338	303	355	256	246	233	368
Хмельницька область	183	234	264	268	304	225	266	236	351
Черкаська область	248	249	383	393	485	290	304	289	353
Чернівецька область	135	158	216	228	247	169	168	165	312
Чернігівська область	260	244	296	331	307	280	245	264	434

Так, у 2021 р. зазначений перелік регіонів (областей) виглядає таким чином: Харківська (944), Дніпропетровська (926), Одеська (909), Київська (901), Львівська (732), м. Київ (690), Донецька (659), Рівненська (631), Вінницька (591), Запорізька (573), Полтавська (536), Волинська (488), Миколаївська (479), Житомирська (435), Чернігівська (434), Закарпатська (413), Івано-Франківська (394), Херсонська (368), Черкаська (353), Хмельницька (351), Тернопільська (338), Чернівецька (312), Сумська (298), Кіровоградська (285), Луганська (209), АР Крим (1), м. Севастополь (0).

В свою чергу, ТОП-10 регіонів України у 2013-2021 рр. за поширенням порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286 КК України), в абсолютних показниках складають: (1) Дніпропетровська, (2) Одеська, (3) Київська, (4) Харківська, (5) Львівська, (6) м. Київ, (7) Донецька, (8) Запорізька, (9) Житомирська, (10) Рівненська.

Слід відмітити, що більшість з наведених регіонів належать до найбільш численних за кількістю населення. Для наочності наведемо ТОП-10 регіонів України за середньою чисельністю населення у 2021 р.: Донецька (4079826 осіб), Дніпропетровська (3119260), м. Київ (2957241), Харківська (2616398), Львівська (2487942), Одеська (2359749), Луганська (2112121), Київська (1791805), Запорізька (1652489), Вінницька (1519319). Зазначене певним чином підтверджує думку про те, що географічна картина злочинності багато в чому співпадає із системою розселення населення. Зокрема, результати дослідження Бабенко А. М. показали, що високу статистичну залежність між концентрацією злочинності та щільністю населення (від +0,80 до + 0,89) [17, с. 187–188].

У зв'язку з вищенаведеним, дослідження географічних особливостей розподілу порушень правил безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту передбачає, окрім іншого, й обчислення коефіцієнтів злочинності по регіонах. Адже для більш-менш об'єктивної оцінки поширеності зазначених кримінальних правопорушень за регіонами необхідно також враховувати такі територіальні особливості як кількість населення регіону. Результати обчислення середніх показників коефіцієнтів злочинної інтенсивності на 100 тис. населення за регіонами України наведено у Табл. 2.

Таблиця 2

Середні показники коефіцієнтів злочинної інтенсивності на 100 тис. населення за регіонами України

Україна / регіони (без урахування Автономної Республіки Крим та м. Севастополь)	Середня чисельність населення у 2021 році	Кількість облікованих кримінальних правопорушень за ст. 286 КК України у 2021 р.	Середні показники коефіцієнтів злочинної інтенсивності на 100 тис. населення
Україна	41377845	13250	32,02
Вінницька	1519319	591	38,90
Волинська	1024376	488	47,64
Дніпропетровська	3119260	926	29,69
Донецька	4079826	659	16,15
Житомирська	1187263	435	36,64
Закарпатська	1247302	414	33,19
Запорізька	1652489	573	34,67
Івано-Франківська	1356466	394	29,05
Київська	1791805	901	50,28
Кіровоградська	911920	285	31,25
Луганська	2112121	209	9,90
Львівська	2487942	732	29,42
м. Київ	2957241	690	23,33
Миколаївська	1100107	479	43,54
Одеська	2359749	909	38,52
Полтавська	1361906	536	39,36
Рівненська	1145120	631	55,10
Сумська	1044612	298	28,53
Тернопільська	1026138	338	32,94
Харківська	2616398	944	36,08
Херсонська	1009153	368	36,47
Хмельницька	1236308	351	28,39
Черкаська	1169505	353	30,18
Чернівецька	893511	312	34,92
Чернігівська	968008	434	44,83

Як бачимо, в Україні в середньому було вчинено 32 порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286 КК України) на 100 тис. населення за 2021 р. На підставі отриманих даних можна також скласти рейтинг регіонів України за поширенням цих кримінальних правопорушень у 2021 році у розрахунку до кількості населення цих регіонів. Так, до найбільш кримінально уражених регіонів України у розрахунку на кількість населення належать такі регіони як: Рівненська (коефіцієнт злочинної інтенсивності на 100 тис. населення – 55,10), Київська (50,28), Волинська (47,64), Чернігівська (44,83), Миколаївська (43,54), Полтавська (39,36), Вінницька (38,90), Одеська (38,52), Житомирська (36,47) та Херсонська (36,47) області. Найбезпечнішими регіонами були: Луганська (9,90), Донецька (16,15), м. Київ (23,33), Хмельницька (28,39), Сумська (28,53) області.

Регіони України різняться між собою не лише за кількістю населення, але й за кількістю зареєстрованих транспортних засобів. У цьому контексті доцільно проаналізувати також скільки порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транс-

портними засобами (ст. 286 КК України), припадає на умовну кількість зареєстрованих транспортних засобів в регіонах. Результати обчислення середніх показників коефіцієнтів злочинної інтенсивності на 100 тис. транспортних засобів у регіонами України наведено у Табл. 3.

Таблиця 3

Середні показники коефіцієнтів злочинної інтенсивності на 100 тис. транспортних засобів за регіонами України

Україна / регіони (без урахування Автономної Республіки Крим та м. Севастополь)	Кількість зареєстрованих транспортних засобів станом на 2021 р.	Кількість облікованих кримінальних правопорушень за ст. 286 КК України у 2021 р.	Середні показники коефіцієнтів злочинної інтенсивності на 100 тис. транспортних засобів
Україна	14600160	13250	90,75
Вінницька	296653	591	199,22
Волинська	179791	488	271,43
Дніпропетровська	1255435	926	73,76
Донецька	936548	659	70,36
Житомирська	391966	435	110,98
Закарпатська	328169	414	126,15
Запорізька	565031	573	101,41
Івано-Франківська	386330	394	101,99
Київська	838950	901	107,40
Кіровоградська	346361	285	82,28
Луганська	549266	209	38,05
Львівська	862655	732	84,85
м. Київ	1385765	690	49,79
Миколаївська	386028	479	124,08
Одеська	1117352	909	81,35
Полтавська	565781	536	94,74
Рівненська	423722	631	148,92
Сумська	345987	298	86,13
Тернопільська	331651	338	101,91
Харківська	948951	944	99,48
Херсонська	348633	368	105,56
Хмельницька	410399	351	85,53
Черкаська	609090	353	57,96
Чернівецька	293729	312	106,22
Чернігівська	341207	434	127,20

Отже, в Україні в середньому припадало 90,75 порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286 КК України) на 100 тис. транспортних засобів за 2021 р. Регіонами-лідерами за кількістю порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286 КК України) на 100 тис. транспортних засобів стали: Волинська (271,43), Вінницька (199,22), Рівненська (148,92), Чернігівська (127,20), Закарпатська (126,15), Миколаївська (124,08), Житомирська (110,98), Київська (107,40), Чернівецька (106,22), Херсонська (105,56). До регіонів з найменшою кількістю зазначених кримінальних правопорушень на 100 тис. транспортних засобів стали: Луганська (38,05), Черкаська (57,96), Донецька (70,36), Дніпропетровська (73,76) області та м. Київ (49,79).

Офіційна статистика також містить інформацію про вантажні та пасажирські перевезення автомобільним транспортом по регіонам за 2021 р. (Табл. 4).

Так, до регіонів з найбільшим вантажообігом автомобільного транспорту належать: м. Київ, Львівська, Закарпатська, Дніпропетровська, Харківська, Київська, Одеська, Волинська, Черкаська, Полтавська. До регіонів з найбільшим обсягом перевезених вантажів автомобільним транспортом належать: Дніпропетровська, м. Київ, Донецька, Львівська, Одеська, Харківська, Кіровоградська, Київська, Полтавська, Івано-Франківська. В свою чергу, до регіонів з найбільшим пасажирообігом автомобільного транспорту належать: м. Київ, Одеська, Київська, Дніпропетровська, Львівська, Донецька, Волинська, Миколаївська, Харківська, Вінницька. До регіонів з найбільшою кількістю перевезених пасажирів належить: м. Київ, Донецька, Львівська, Дніпропетровська, Київська, Харківська, Вінницька, Одеська, Запорізька, Івано-Франківська.

Таблиця 4

Вантажні та пасажирські перевезення автомобільним транспортом по регіонах у 2021 році

Україна / регіони (без урахування Автономної Республіки Крим та м. Севастополь)	Вантажообіг автомобільного транспорту (тис. ткм)	Обсяг перевезених вантажів автомобільним транспортом (тис. т)	Пасажирообіг автомобільного транспорту (тис. пас.км)	Кількість перевезених пасажирів автомобільним транспортом (тис.)
Україна	46429797,9	222572,2	18747229,3	1090897,0
Вінницька	1211617,5	6424,9	784113,2	48579,3
Волинська	2353412,5	5809,5	919704,5	31056,6
Дніпропетровська	2813662,5	34076,6	1436118,4	62782,4
Донецька	594493,4	18786,7	922724,5	89043,1
Житомирська	589729,4	2106,4	703476,7	36726,5
Закарпатська	4321029,9	6280,1	375759,2	18275,8
Запорізька	1174584,6	6928,0	627536,6	47179,8
Івано-Франківська	1120044,8	8311,9	677526,3	46644,8
Київська	2558818,0	9680,5	1571338,1	55138,1
Кіровоградська	1035585,7	9783,1	347265,8	28734,3
Луганська	382468,0	1732,9	54072,2	3740,2
Львівська	4434461,2	12672,4	1354051,9	80793,5
Миколаївська	1203169,8	7039,8	812639,1	40414,8
Одеська	2390655,0	11875,4	1639409,5	48060,8
Полтавська	1821695,5	8486,3	564357,3	26467,8
Рівненська	1738676,4	4893,9	622347,1	46338,4
Сумська	885499,4	1990,7	268136,7	35145,0
Тернопільська	854836,3	4096,1	580773,6	36339,4
Харківська	2668000,3	11607,6	798660,0	52277,3
Херсонська	1094697,2	3594,2	379896,1	18651,8
Хмельницька	1244270,9	7304,1	376903,7	32556,3
Черкаська	2017547,3	7268,4	312086,7	27535,3
Чернівецька	626342,6	1821,0	428742,6	12968,9
Чернігівська	1073650,6	1740,9	296444,7	24049,2
м. Київ	6220849,1	28260,8	1893144,8	141397,6

Як можна побачити, значна частина з наведених вище регіонів України належить до регіонів з найбільшою кількістю облікованих порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, (ст. 286 КК України).

Аналізуючи результати дослідження можна зробити висновок, що за різними показниками та співвідношеннями регіони України за кримінальною враженістю від порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту не збігаються. Це пояснюється тим, що на стан злочинності у регіоні впливає понад 250 факторів (більшість із них – географічні, соціальні, економічні, демографічні, політичні і т. д.) [17, с. 172]. Стосовно кримінальних правопорушень проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту ситуація ускладнюється тим, що регіональна статистика містить комплексну інформацію по регіону в цілому. В цей же час висновки зарубіжних досліджень вказують на певну відмінність чинників, що впливають на стан безпеки дорожнього руху на дорогах населених пунктів й автомобільних дорогах загального користування державного та місцевого значення. Так, на стан безпеки на дорогах населених пунктів впливає щільність населення, розгалуженість системи громадського транспорту, витрати населеного пункту на благоустрій доріг, ефективність роботи патрульної поліції, використання цифрових засобів моніторингу порушень правил безпеки дорожнього руху тощо. В свою чергу, на стан безпеки на автомобільних дорогах загального користування державного та місцевого значення впливають такі фактори як вантаженість автомагістралей, їх протяжність, частота в'їзду/виїзду у населені пункти тощо.

В цілому ж на регіональні особливості розподілу порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286 КК України) комплексно впливають кількість населення регіону, кількість наявних транспортних засобів, вантажообіг та пасажирообіг автомобільного транспорту, протяжність доріг, витрати регіону на благоустрій доріг, пересікання регіону міжнародними та національними автомобільними дорогами державного значення.

Слід зазначити, що у цьому дослідженні проаналізовані не всі фактори, що впливають на регіональний розподіл порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286 КК України) й самі висновки щодо них є

гіпотетичними. Ми обмежилися лише розрахунком найбільш кримінально уражених регіонів країни цими кримінальними правопорушеннями за різними абсолютними та відносними показниками й зробили спробу визначити деякі фактори, що визначили регіональні особливості розподілу порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту.

Перспективними для подальших досліджень залишаються питання регіональних особливостей розподілу адміністративних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху та їх вплив на «географію» кримінальних правопорушень проти безпеки руху та експлуатації транспорту, питання впливу інших факторів на регіональний розподіл порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту та визначення їх кореляційних зв'язків, а також питання внутрішньо-регіонального розподілу досліджуваних правопорушень, зокрема за автомобільними дорогами різного значення, покриття, категорії тощо.

6. Висновки

1. До найбільш кримінально уражених від порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286 КК України), регіонів належать: (1) Дніпропетровська, (2) Одеська, (3) Київська, (4) Харківська, (5) Львівська, (6) м. Київ, (7) Донецька, (8) Запорізька, (9) Житомирська, (10) Рівненська.

2. До найбільш кримінально уражених регіонів України у розрахунку на кількість населення належать такі регіони як: Рівненська (коефіцієнт злочинної інтенсивності на 100 тис. населення – 55,10), Київська (50,28), Волинська (47,64), Чернігівська (44,83), Миколаївська (43,54), Полтавська (39,36), Вінницька (38,90), Одеська (38,52), Житомирська (36,47) та Херсонська (36,47) області. Найбезпечнішими регіонами були: Луганська (9,90), Донецька (16,15), м. Київ (23,33), Хмельницька (28,39), Сумська (28,53) області.

3. Регіонами-лідерами за кількістю порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286 КК України) на 100 тис. транспортних засобів стали Волинська (271,43), Вінницька (199,22), Рівненська (148,92), Чернігівська (127,20), Закарпатська (126,15), Миколаївська (124,08), Житомирська (110,98), Київська (107,40), Чернівецька (106,22), Херсонська (105,56). До регіонів з найменшою кількістю зазначених кримінальних правопорушень на 100 тис. транспортних засобів стали: Луганська (38,05), Черкаська (57,96), Донецька (70,36), Дніпропетровська (73,76) області та м. Київ (49,79).

4. На регіональні особливості розподілу порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286 КК України) комплексно впливають кількість населення регіону, кількість наявних транспортних засобів, вантажообіг та пасажирообіг автомобільного транспорту, протяжність доріг, витрати регіону на благоустрій доріг, пересікання регіону міжнародними та національними автомобільними дорогами державного значення.

Конфлікт інтересів

Автори заявляють про відсутність конфлікту інтересів.

Фінансування

Публікація підготовлена у межах виконання в НДІ ВПЗ імені акад. В. В. Сташиса НАПрН України фундаментальної теми дослідження «Стратегія запобігання правопорушенням у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні» (номер державної реєстрації 0120U10561), що фінансується за рахунок державного бюджету.

Подяки

Автор вдячний своєму Вчителю – Головкіну Богдану Миколайовичу, завідувачу кафедри кримінології та кримінально-виконавчого права Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого, за цінні поради та наукові ідеї, які були використані при підготовці статті, а також своїй дружині – Новіковій Катерині Андріївні за допомогу у проведенні розрахунків.

Література

1. Вознюк, А. А. (2016). Концептуальні засади запобігання суспільно небезпечним діянням. Науковий вісник Національної академії внутрішніх справ, 2 (99), 156–165. Available at: <https://scientbul.naiu.kiev.ua/index.php/scientbul/article/view/179>
2. Батиргареева, В. С., Бабенко, А. М. (2020). Аналіз сучасної криміногенної ситуації в Україні як інформаційна модель для розробки стратегії зменшення можливостей вчинення злочинів. Архів кримінології та судових наук, 1, 39–53. doi: <http://doi.org/10.32353/acfs.1.2020.02>

3. Бабенко, А. М. (2018). Регіональні особливості злочинності у містах та сільських районах Запорізької, Дніпропетровської та Харківської областей. Питання боротьби зі злочинністю, 36, 42–60. Available at: <http://pbz.nlu.edu.ua/article/view/157063>
4. Бабенко, А. М. (2015). Регіональна злочинність в Україні: закономірності, детермінація та запобігання. Запоріжжя, 515.
5. Головкін, Б. М. (2022). Оцінка дорожньо-транспортної аварійності та тяжкості її наслідків в Україні. Проблеми законності, 156, 52–75.
6. Головкін, Б. М. (2021). Щодо об'єктивності даних про стан безпеки дорожнього руху в Україні. Протидія злочинності і корупції: міжнародні стандарти та досвід України. Харків: Юрайт, 12–19.
7. Колб, О. Г., Присяжнюк, Л. М. (2018). Про деякі змістовні елементи запобіжної діяльності в Україні. Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія: Право, 2 (53), 71–73.
8. Бабенко, А. М. (2021). Тактико-психологічні, кримінально-процесуальні, адміністративно-правові та оперативно-розшукові заходи профілактики і запобігання кримінальним правопорушенням. Південноукраїнський правничий часопис, 1, 14–22. doi: <http://doi.org/10.32850/sulj.2021.1.3>
9. Бабенко, А. М. (2013). Кримінологічна класифікація регіонів України та її значення для протидії злочинності. Бюлетень Міністерства юстиції України, 3 (137), 116–123.
10. Бабенко, А. М. (2014). Запобігання злочинності в регіонах України: концептуально-методологічний та праксеологічний вимір. Одеса: ОДУВС, 416.
11. Whitelegg, J. (1987). A Geography of Road Traffic Accidents. Transactions of the Institute of British Geographers, 12 (2), 161–176. doi: <http://doi.org/10.2307/622525>
12. Quistberg, A. D., Hessel, P., Rodriguez, D. A., Sarmiento, O. L., Bilal, U., Caiaffa, W. T. (2022). Urban landscape and street-design factors associated with road-traffic mortality in Latin America between 2010 and 2016 (SALURBAL): an ecological study. The Lancet Planetary Health, 6 (2), 122–131. doi: [http://doi.org/10.1016/s2542-5196\(21\)00323-5](http://doi.org/10.1016/s2542-5196(21)00323-5)
13. Mekonnen, F. H., Teshager, S. (2014). Road traffic accident: The neglected health problem in Amhara National Regional State, Ethiopia. Ethiopian Journal of Health Development, 28 (1), 3–10. Available at: <https://www.ajol.info/index.php/ejhd/article/view/115405>
14. Aghasi, N. H. M. (2018). Spatio-Temporal Analysis on Urban Traffic Accidents: A Case Study of Tehran City, Iran. Journal of Geographic Information System, 10 (5), 603–642. doi: <http://doi.org/10.4236/jgis.2018.105032>
15. Zhang, Y., Lu, H., Qu, W. (2020). Geographical Detection of Traffic Accidents Spatial Stratified Heterogeneity and Influence Factors. International Journal of Environmental Research and Public Health, 17 (2), 572. doi: <http://doi.org/10.3390/ijerph17020572>
16. Новіков, О. В. (2019). Злочини проти інтелектуальної власності: поняття, види, сучасний стан та тенденції розвитку. Часопис Київського університету права, 3, 234–239. doi: <http://doi.org/10.36695/2219-5521.3.2019.40>
17. Бабенко, А. М. (2017). Територіально-просторовий аналіз злочинності у населених пунктах Одеської області. Вісник Асоціації кримінального права України, 2 (9), 169–191. Available at: http://nauka.nlu.edu.ua/wp-content/uploads/2017/12/11_Babenko.pdf

Received date 12.04.2022

Accepted date 24.05.2022

Published date 28.06.2022

Новіков Олег Володимирович, кандидат юридичних наук, кафедра кримінології та кримінально-виконавчого права, Національний юридичний університет імені Ярослава Мудрого, вул. Пушкінська, 77, м. Харків, Україна, 61024, Відділ кримінологічних досліджень, Науково-дослідний інститут вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташиса Національної академії правових наук України, вул. Пушкінська, 49, м. Харків, Україна, 61002
E-mail: novikov.kh@gmail.com