

## КРИМІНОГЕННІ ЗАГРОЗИ БЕЗПЕЦІ ДОРОЖНЬОГО РУХУ НА ДЕОКУПОВАНИХ ТЕРИТОРІЯХ УКРАЇНИ

**Данильченко Юрій Броніславович**,  
доктор юридичних наук, доцент, старший  
науковий співробітник відділу  
кримінологічних досліджень Науково-  
дослідного інституту вивчення проблем  
злочинності імені академіка В. В. Сташиса  
НАПрН України

Багато з традиційних, в деякому розумінні академічних кримінологічних проблем щодо протидії узвичасним, сталим видам злочинності від початку повномасштабної агресивної війни росії проти України набули нетипових конфігурацій, що вимагають адаптації сучасної науки до екстраординарних викликів. Одним з напрямів такої адаптації є розробка стратегії протидії злочинності на деокупованих територіях України. Чимдалі ясніше стає зрозумілою та обставина, що вказана категорія територій потребує особливих підходів як до стабілізації, відновлення на них нормальної життєдіяльності, системи державної влади, муніципалітету, юрисдикцій, правоохоронної системи в цілому, так і до виконання таких кримінально-превентивних задач, які раніше або не ставилися взагалі, або артикулювалися у контурах кримінології «мирного часу». Війна ж змушує бути гнучким, оперативно реагувати на криміногенні, віктимогенні загрози, в тому числі й здійснювати вчасне наукове супроводження запобіжної практики. У зв'язку з цим серед інших гостро актуальних задач вельми важливою та непростою видається проблема виявлення, опису та пояснення ризиків, факторів злочинного порушення правил дорожнього руху на деокупованих територіях України, зокрема особами, які керують транспортними засобами.

Вважаємо за доцільне виділити такі основні групи криміногенних та віктимогенних загроз (у доповнення до їх загальновідомого й традиційного переліку, властивого для криміногенної обстановки «мирного часу») безпеці дорожнього руху на деокупованих територіях України:

1. Критично низька якість дорожнього покриття, пошкодженого внаслідок ведення бойових дій та/або неможливості здійснення поточного ремонту протягом періоду окупації. Певна річ, відомою і добре теоретично пропрацьованою є кореляція якості доріг та частоти виникнення аварійних ситуацій, що звільняє нас від необхідності у додатковій аргументації. Зазначимо лише на тому, що

2. Мінна небезпека, що у криміногенно-детермінаційному комплексі злочинних порушень правил дорожнього руху поєднується із фактором низької якості дорожнього покриття. Окрім іншого якість дорожнього покриття – умова, що в низці випадків сприяє прийняттю водіями рішень

про використання об'їзних шляхів. В ситуації ж незавершеності гуманітарного розмінування територій це становить віктимногенний фактор, що містить в собі загрозу життю і здоров'ю, власності осіб, які наражають себе на небезпеку потрапляння на вибуховий пристрій.

3. Психофізіологічні криміногенні ризики, які пов'язуються Очікування в дорожніх «тягучках» перед блокпостами, що нерідко займає години. Втому водіїв, зниження уваги, значне фонове фізичне та емоційне навантаження так само доцільно розглядати як криміногенні фактори, що створюють додаткові і вельми суттєві загрози порушень правил безпеки дорожнього руху. Їх варто брати до уваги як при розробці планів стабілізаційних заходів на деокупованих територіях, визначенні кількості особового складу, залученого до роботи на блокпостах, кількості самих блокпостів, так і при інфраструктурному, організаційному забезпеченні фільтраційної системи: організовані місця відпочинку, можливість отримання медичної допомоги, задоволення мінімально необхідних фізіологічних потреб, можливість здійснення базового технічного обслуговування тощо.

4. Психоемоційні криміногенні ризики. Підвищена тривожність, страх людей, які перебувають на деокупованій території у безпосередній близькості до зони вогневого зіткнення, фактично у зоні бойових дій (міста Куп'янськ, Ізюм Харківської області, м. Херсон та інші) формують домінуючу установку на збереження безпосередніх вітальних благ, власного життя і здоров'я, життя і здоров'я близьких осіб. І це цілком зрозуміло та виправдано. Проте водночас така установка відводить далеко на другий план актуальність та затребуваність у дотримання правил безпеки дорожнього руху.

В цьому контексті важливо відмітити, що психологічне переналаштування не відбувається миттєво: так звана оборонна свідомість, той самий психоемоційний феномен, що визначає домінування установки на боротьбу та виживання, а не на солідарне співіснування у форматі прогресивного розвитку – явище інертне. Навіть після зниження рівня небезпеки внаслідок «відсунення» лінії бойового зіткнення від конкретної деокупованої території, мінімізації загроз артилерійських обстрілів, оборонна свідомість продовжує працювати. Вона, будучи реакцією адаптації, є, разом з тим, і результатом психотравми, що часто мають у своєму підґрунті істерії страху.

З досліджень природи агресії (А. Берковіц, К. Лоренц, Е. Фромм та ін.) відомо, що двома її універсальними механізмами реалізації, формами відповіді на загрози є атака або втеча. Водій транспортного засобу в умовах реальної або уявної («посттравматичної») зони бойових дій а priori передвстановлений на втечу. Передзadanість установки, постійна готовність до «посттравматичної втечі» елімінує значущість формально визначених правил дорожнього руху, робить їх далеко другорядним фактором. І, підкреслимо, таке відношення закріплюється на рівні диспозицій та

емоційно-вольових комплексів в структурі особистості, є інертним, зберігається як поведінковий фактор достатньо довгий час.

5. Правоохоронна дисфункція. Нарешті не можна також не вказати й на криміногенне значення послаблення функціоналу правоохоронної системи, зменшення присутності патрульної поліції на автошляхах та й загалом у населених пунктах. Це формує сигнальну систему безладдя й соціальної неупорядкованості. Вплив останніх на прийняття рішення про порушення соціальних норм, в тому числі й правопорушення вдало описаний широковідомою аналітичною схемою, репрезентованою Дж. Уілсоном та Дж. Келлінгом в теорії «розбитих вікон».

Крім того варто визнати і те, що зниження ризику викриття правопорушень завжди виступає обумовлюючим їх чинником. В цьому ж контексті очевидно негативно впливає й руйнація системи відеофіксації порушень правил дорожнього руху на територіях, які перебуває у тимчасовій окупації.

Підсумовуючи, зауважимо, що, по-перше, перелік викладених криміногенних та віктимогенних загроз не є вичерпним. По-друге, з точки зору кримінологічного прогнозування варто очікувати на збереження несприятливої криміногенної обстановки на деокупованих територіях у середньостроковій та довгостроковій перспективі, в тому числі й після Перемоги України у російсько-українській війні. У зв'язку з цим стабілізаційно-транзитивні стратегії протидії злочинності в умовах війни та перехідного постконфліктного періоду мають обов'язково містити комплекс інтенсивних заходів, спрямованих на послаблення дії означених чинників.

## **НОРМАТИВНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ АГРОБІЗНЕСУ В УМОВАХ ВІЙНИ**

**Дуїнова Тетяна Василівна**, д.е.н., к.ю.н., доцент, завідувач кафедри державно правових дисциплін та міжнародного права Державний біотехнологічний університет

Військова агресія, яку розпочала Росія проти України в лютому 2022 р., завдала величезних збитків в усіх сферах життєдіяльності нашої країни, не став виключенням у цьому плані і агробізнес. Агропромисловий бізнес завжди відігравав одну з найважливіших ролей для вітчизняної економіки. До повномасштабного вторгнення рф протягом багатьох років українські підприємці посідали провідні позиції у світі серед експортерів аграрної продукції. Україна вільно експортувала нашу аграрну продукцію та щорічно готувала близько 400 мільйонів людей у цьому світі. На сьогодні збитки,