DOI: 10.31359/2079-6242-2022-46-67
УДК 343.346.2

В. С. Батиргареєва, доктор юридичних наук, професор, директор Науково-дослідного Інституту вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташиса НАПрН України
ORCID: 0000-0003-3879-2237

ТРАНСПОРТНА ФІЛОСОФІЯ ТА СУЧАСНА ЗЛОЧИННІСТЬ

Постановка проблеми. Починаючи із XX ст. наочним проявом глобалізації світової економіки та мобільності суспільного життя у плані можливості здійснення просторового переміщення став бурхливий розвиток тих чи інших механічних видів транспорту та транспортної системи у цілому. Вочевидь, транспорт і мобільність є невід'ємним аспектом соціального життя та повсякденного благополуччя більшості людей[1]. Й у XXI ст. транспорт і транспортне сполучення продовжують залишатися важливішою умовою реалізації амбітних цілей та задоволення різноманітних потреб суспільства, як-от: перевезення пасажирів та вантажів, функціонування потужних сфер транспортної промисловості, включаючи машинобудування, будівництво об'єктів відповідної інфраструктури та її обслуговування, створення робочих місць, підготовка спеціалістів із виробництва й експлуатації транспорту, наповнення бюджету держави, розвиток інженерної думки і як наслідок розробка й запровадження передових технологій, забезпечення матеріального достатку людини тощо). За висловом L. Balsdon, транспорт виявляється ключовим компонентом економіки, оскільки є найважливішим інструментом розвитку, збільшуючи можливості економічних потужностей, сприяючи мобільності людей та товарів, а також розвитку комунікаційних та інформаційних технологій[12]. У ст. 1 Закону України «Про транспорт» зазначається, що транспорт є однією з найважливіших галузей суспільного виробництва і покликаний задовольняти потреби населення та суспільного виробництва в перевезеннях[21].

Отже, життя сучасної людини складно уявити поза межами, так би мовити, транспортної картини світу. Словосполучення «транспортна картина світу» нібито відсилає нас до відомого у філософії поняття «картина світу», під яким прийнято розуміти систему моделей об'єктивної реальності, одну з форм світоглядного подання об'єктивної реальності в суспільній свідомості, що являє собою образ освоєної на практиці дійсності[32]. У свою чергу, картина світу нерідко подається через ознаку науковості у сприйнятті цієї самої картини світу. Як бачимо, йдеться про філософську площину усвідомлення й розуміння людиною дійсності, що робить цілком сприйнятним існування таких конструктів, як «філософія транспорту», або «транспортна фылософія», «транспортна картина світу», *«Homo Mobili»* тощо. Все це вказує на те, що людство наділяє транспорт особливим онтологічним статусом та покладає на нього специфічні функції практичного освоєння дійсності, тим самим визнаючи його надзвичайно важливим сегментом повсякденного життя. Внаслідок цього питання про роль та призначення транспорту у житті людини, напевно, заслуговує на філософське осмислення.

Є сенс сучасний відрізок історії людства вважати епохою простору як такого (принаймні сьогодні на слуху такі усталені словосполучення, як «особистий простір», «життєвий простір», «інформаційний простір», «інтелектуальний простір», «транснаціональний політичний простір», «сакральний простір», «неживий простір» тощо), долати який у фізичному плані допомагають саме транспортні засоби.

---

[1] [1] Martens K., Lucas K. *Perspectives on Transport and Social Justice. In book: Handbook on Global Social Justice* (Law School, University of Newcastle upon Tyne, 2018) 351

[2] [2] Balsdon L. 'How has Transportation Affected Globalization?' (Nationwide) <.> (дата звернення: 15.08.2023)

[3] [1] Про транспорт: Закон України від 10 листопада 1994 р. №232/94-ВР. *Відомості Верхованої Ради України.* 1994. №5. Ст. 446.

Якщо феномен транспорту має настільки важливе значення у сучасному соціумі, що дозволяє піднімати відповідне питання навіть до філософського звучання, то цілком справедливим є поставлення й ще одного запитання: як транспортна філософія сучасної людини впливає, контрастує, перетинається, а може й взаємодіє з іншими феноменами, нехай і небезпечними для конкретної людини або соціуму в цілому. Без сумніву, одним із таких негативних явищ, що завжди вносить відчутну деструкцію у суспільні відносини і завдає їм шкоди, є злочинність. Мабуть, і недосвідчена у питаннях юриспруденції людина одразу зможе назвати кілька проекцій перетину, власне, протиправної поведінки і транспортних засобів як визначального «елемента» об'єктивної дійсності у відповідних діяннях.

Питанням злочинності за «участю» транспортних засобів у кримінологічній науці традиційно приділялося й приділяється чимало уваги. Мабуть, складно перерахувати здобутки всіх тих, хто присвятив свої дослідження розв'язанню чисельних проблем убезпечення людини від правопорушень, в яких транспорт фігурує чи то як засіб вчинення злочину, чи то як предмет злочину, чи то як знаряддя протиправних дій. До того ж необхідно вказати й на ті злочинні прояви, що пов'язані із порушеннями належних умов його експлуатації та об'єктів інфраструктури, без яких транспортна система не могла б безпечно функціонувати. У ситуації справжнього Евересту знань уявляється правильним згадати насамперед авторів мейнстримових досліджень у сфері убезпечення людини від транспортних правопорушень, а так само від інших протиправних діянь, в яких «згадується» про транспорт. Дослідженнями саме таких учених визначаються основні напрями подальшого руху кримінологічної думки.

Буквально у режимі реального часу напрацьовуються новітні результати з розв'язання кримінологічної проблеми убезпечення дорожнього руху фахівцями відділу кримінологічних досліджень НДІ ВПЗ імені академіка В. В. Сташиса НАПрН України. Їх зусилля сконцентровані на роботі за фундаментальною темою «Стратегія запобігання правопорушенням у сфері дорожнього руху та експлуатації транспорту в Україні» (В. В. Голіна – керівник теми, виконавці: В. С. Батиргареєва, Б. М. Головкін, Ю. Б. Данильченко, І. О. Христич, М. Г. Колодяжний, А. В. Калініна, С. С. Шрамко, О. В. Новіков, М. С. Кисельова)[11]. Важливою складовою цього ґрунтовного дослідження є методологія кримінологічного вивчення транспортних правопорушень, якою охоплюються, у тому числі, питання філософії «взаємин» людини і машини у контексті розробки стратегій запобігання зазначеним протиправним діянням.

Разом із тим для кращого розуміння транспортної філософії та її впливу на сьогоденну ситуацію «у кримінальних тонах» неможна не відзначити про внесок деяких вчених – представників різних країн, котрі в різні роки замислювалися над тим значенням, яке відіграють транспортні засоби у бутті їх сучасників і відігравatимуть у майбутньому. Наприклад, німецький філософ М. Хайдеггер ще у середині XX ст. у своїх роботах звертався до поняття транспорту, досліджуючи ідею буття як такого і те, як ті чи інші види транспорту формують відносини людини зі світом. У фокусі роздумів вченого знаходилося й питання, в який спосіб технології, у тому числі транспортні, впливають на сприйняття людиною реальності[2].

Аналіз останніх досліджень і публікацій. До цього періоду належать й наукові праці французького філософа Г. Башляра. І хоча його роботи не зосереджені виключно на транспорті, проте ще 80 років тому вчений розмірковував над проблемою феноменології руху та над тим, як транспорт формує наше сприйняття простору та наше сприйняття навколишнього світу[3].

У свою чергу, починаючи з останньої третини XX ст. відомий французький мислитель, історик науки і літератор М. Серр багато писав про філо-

---

[1] [2] Шинкарук В. І. *Філософський енциклопедичний словник* (Інститут філософії імені Григорія Сковороди НАН України; Абрис, 2002) 271

[2] [1] Більш докладно, наприклад, див.: Головкін Б. М. 'Оцінка дорожньо-транспортної аварійності та тяжкості її наслідків в Україні' (2022) 156 Проблеми законності 52–75; – 'Щодо об'єктивності даних про стан безпеки дорожнього руху в Україні' *Протидія злочинності і корупції: міжнародні стандарти та досвід України:* збірник тез міжнародної конференції (м. Харків, 22 вересня 2021 р.) 12–19; Новіков О. В. 'Регіональні особливості розподілу порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (стаття 286 Кримінального кодексу України)' (2022) 2 (20) Journal «Science Rise: Juridical Science» 50–58; – 'Статистичне співвідношення між облікованими дорожньо-транспортними пригодами, адміністративними правопорушеннями у сфері дорожнього руху та кримінальними правопорушеннями проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту' (2022) 1 (19) Journal «Science Rise: Juridical Science» 57–63; та ін.

[3] Heidegger Martin *Überlegungen VII–XI (Schwarze Hefte 1938–1939)* (Vittorio Klostermann, 2014) 456

софію комунікації і роль транспорту у формуванні людських взаємодій. Він проаналізував вплив різних видів транспорту на потік інформації, соціальну динаміку та наше розуміння простору й часу[1].

В іншій частині планети американо-мексиканский богослов, педагог, философ і социальный критик І. Ілліч дослідив вплив сучасних транспортних систем на суспільство і виклав результати свого дослідженні у книзі «Енергія та справедливість» (1974). Він, зокрема, розкритикував негативні наслідки надмірної залежності людини від моторизованого транспорту та виступив за альтернативні способи пересування[2].

Крім того, питання транспорту та його ролі в сучасному житті висвітлені у працях багатьох зарубіжних вчених, таких як L. Bao et al.[3], E. Blumenberg та L. Schweitzer[4], R. Bullard, G. Johnson[5] та A. Torres[6], Currie, G. et al.[7], Y. Denier[8], Y. Eitoku та S. Mizokami[9], D. Forkenbrock та L. Schweitzer[10], A. Glazener et al.[11], K. Martens, A. Golub, G. Robinson[12], A. Hackl[13], K. Hamilton та L. Jenkins[14], R. Hananel та J. Berechman[15], J. Jeekel та C. Martens[16], S. Kenyon, G. Lyons та J. Rafferty[17], C. Levy[18], K. Lucas[19],

M. Sheller[20], G. Vecchio, I. Tiznado-Aitken та R. Hurtubia[21] та ін.

Водночас, розглядаючи питання дотичності транспортної філософії та сучасної злочинності, слід згадати й про внесок тих учених-правознавців, хто працював над убезпеченням суспільства від протиправних діянь, в яких так чи інакше фігурують «взаємини» людини із транспортними засобами. Сучасний рівень відповідного знання, у тому числі в міждисциплінарному аспекті «філософія – право», має базуватися на ідеях В. В. Голіни, Б. М. Головкіна, Н. О. Гуторової та О. М. Руднєвої[22], Р. П. Іжевського, А. В. Калініної, М. Г. Колодяжного, В. А. Мисливого, О. В. Новікова, В. І. Осадчого[23] та ін.

У той самий час ракурс «транспортна філософія – злочинність» ще не знайшов своєї методологічної ніші у прирощенні кримінологічного знання. А тому в цій публікації ставиться **за мету** – поглянути на проблематику різних правопорушень (звісно ж, включаючи й порушення транспортної

[1] Bachelard G. *L'Air et les Songes: Essai sur l'imagination du mouvemen*. (Le Livre de Poche, coll. «Biblio essais», 1992) (1re éd. 1943) 350

[2] Serres M. *The Parasite: Volume 1* (Posthumanities Series) (University of Minnesota Press, 2007) 255

[3] Illich I. *Energy and Equity* (Calder & Boyars, 1974) 84

[4] Bao L., Kusadokoro M., Chitose A., Chen C. 'Development of socially sustainable transport research: A bibliometric and visualization analysis' (2023) 30 Travel Behaviour and Society 60–73.

[5] Blumenberg E. A., Schweitzer L. A. 'Devolution and Transport Policy for the Working Poor: The Case of the US Job Access and Reverse Commute Program' (2006) 7(1) Planning. Theory & Practice 7–25.

[6] Bullard R., Johnson G. (Eds.) *Just transportation: dismantling class barriers tomobility* (New Society Press, 1997) 193

[7] Bullard, R. D., Johnson G. S., Torres A. O. (Eds.). *Highway robbery: transportation racism and new routes to equity* (South End Press, 2004) 245

[8] Currie, G., Richardson T., Smyth P., Vella-Brodrick D., et al. 'Investigating links between transport disadvantage, social exclusion and well-being in Melbourne – Preliminary results' (2009) 16 (3) Transport Policy 97–105.

[9] Denier Y. *Efficiency, justice and care: philosophical reflections on scarcity in health care* (Springer, 2007) 301

[10] Eitoku Y., Mizokami S. 'An Evaluation Method of Transportation Policies by the Quality of Mobility Index based on Capability approach' (2010) 1 (1) Asian Transport Studies 77–89.

[11] Forkenbrock D. J., Schweitzer L. A. 'Environmental justice in transportation planning' (1999) 65 (1) Journal of the American Planning Association 96–111.

[12] Glazener A., Sanchez K., Ramani T., Zietsman J., Nieuwenhuijsen M. J., Mindell J. S., Fox M., Khreis H. 'Fourteen pathways between urban transportation and health: a conceptual model and literature review' (2021) 21 Journal of Transport & Health < https://pdf.sciencedirectassets.com/286904/1.> (дата звернення: 28.08.2023)

[13] Martens K., Golub A., Robinson G. 'A justice-theoretic approach to the distribution of transportation benefits: implications for transportation planning practice in the United States' (2012) 46 (4) Transportation Research: Policy and Practice 684–695.

[14] Hackl A. 'Mobility equity in a globalized world: reducing inequalities in the sustainable development agenda' (2018) 112 World Development 150–162.

[15] Hamilton K., Jenkins L. 'A gender audit for public transport: a new policy tool in the tackling of social exclusion' (2000) 37 (0) Urban Studies 1793–1800.

[16] Hananel R., Berechman J. 'Justice and transportation decision-making: the capabilities approach' (2016) 49 Transport Policy 78–85.

[17] Jeekel J. F., Martens C. 'Equity in transport: learning from the policy domains of housing, health care and education' (2017) 9 (4) Europran Transport Research Review <https://repository.ubn.ru.nl/handle/2066/180158.> (дата звернення: 28.08.2023)

[18] Kenyon S., Lyons G., Rafferty J. 'Transport and social exclusion: investigating the possibility of promoting inclusion through virtual mobility' (2002) 10 (3) Journal of Transport Geography 207–219.

[19] Levy C. 'Travel choice reframed: «deep distribution» and gender in urban transport' (2013) 25 (1) Environment and Urbanization 47–63.

[20] Lucas K. *Running on empty: transport, social exclusion and environmental justice (*UK Policy Press, 2004) 320

[21] Sheller M. 'The new mobilities paradigm for a live sociology' (2014) 62 (6) Current Sociology 789–811.

[22] Vecchio G., Tiznado-Aitken I., Hurtubia R. 'Transport and equity in Latin America: a critical review of socially oriented accessibility assessments' (2020) 40 (3) Transport Review 354–381.

[23] Gutorova N., Rudnyeva O. 'Preventative role of criminal law for traffic safety' *Society. Health. Welfare*. SHS Web of Conferences 68, 01012 (2019) <https://doi.org/10.1051/shsconf/20196801012> (дата звернення: 28.08.2023)

безпеки) з урахуванням не лише місця транспортних засобів та об'єктів відповідної інфраструктури у конструкті, що має назву «механізм злочинної дії», а й з огляду на те значення, що належить транспорту у житті сучасної людини.

Виклад основного матеріалу. Сьогодні транспортну філософію, або філософію транспорту, можна представити як галузь знання, що вивчає вплив транспорту у широкому смислі цього слова на різні аспекти життя людини, такі як економіка, екологія, соціальна сфера, культура, навіть політика та воєнна справа. Вона, власне, й виникла у зв'язку з розвитком транспорту та зумовлюванням останнім мобільного формату суспільного життя. Філософія транспорту насамперед шукає відповіді на запитання, пов'язані із транспортним сполученням, наприклад, як організувати транспортну систему, щоб вона була зручною, швидкою, безпечною, екологічно чистою тощо. Можна констатувати, що контентом цієї філософії охоплюються відповідні питання співіснування людини і механізму, що долає відстані, а так само функціонування та подальшого розвитку єдиної транспортної системи, яку, наприклад, за українським законодавством становлять транспорт загального користування (залізничний, морський, річковий, автомобільний і авіаційний, а також міський електротранспорт, у тому числі метрополітен); промисловий залізничний транспорт; відомчий транспорт; трубопровідний транспорт; шляхи сполучення загального користування (ст. 21 Закону України «Про транспорт»). При цьому, звісно ж, філософія транспорту фіксує переважно позитивний бік транспортної ери.

Разом із тим не можна не помітити, що існує ще й інший ракурс проблеми, в якій транспорт через протиправні вчинки людини проявляє себе і як джерело підвищеної небезпеки, що призводить до тяжких наслідків, і як такий собі «елемент», навколо якого розгортаються певні кримінальні сценарії[11]. Отже, у великій кількості правопорушень транспорт може фігурувати чи то як засіб вчинення злочину, чи то як предмет злочину, чи то як знаряддя протиправних дій. До того ж необхідно вказати й на ті злочинні прояви, що пов'язані із порушеннями належних умов його експлуатації або об'єктів інфраструктури, без яких транспортна система не могла б безпечно функціонувати у штатному режимі. Причому правопорушниками беруться «до уваги» не лише, так би мовити, корисні властивості транспорту та відповідних об'єктів транспортної інфраструктури (здатність здійснювати переміщення простором та забезпечувати безперешкодне коректне його функціонування), а й можливості транспорту як фізичного тіла, котрі зводять нанівець його корисні властивості (наприклад, бути знаряддям убивства чи заподіяння тілесних ушкоджень, засобом перевезення (приховування) заборонених предметів, речовин, людей, предметом шахрайських дій тощо). Так само злочинний інтерес може викликати й статусність самого транспортного засобу як такого, його вартість, яку зможуть отримати викрадачі після перепродажу останнього. Наприклад, статусність автівки або мотоциклу може мати неабияке значення для осіб, які вчиняють незаконне заволодіння транспортним засобом (угон). Крім того, транспортні засоби та інфраструктура можуть потерпати (пошкоджуватися, знищуватися) від безглуздих, на перший погляд, дій людини, близьких за своїм характером до вандальних, або ставати побічним ефектом досягнення інших цілей (припустимо, помсти, перешкоджання у користуванні, досягнення військової переваги та ін.). Таким чином, коло протиправних дій за участю транспортних засобів та транспортної інфраструктури дедалі лише розширюватиметься.

На наш погляд, філософія транспорту у широкому смислі слова (включаючи й об'єкти транспортної інфраструктури) дозволяє поглянути на транспорт у чотирьох кримінальних проекціях: а) проекція статусності (про яку вже згадувалося вище); б) проекція користі від поводження (маніпуляції) із транспортними засобами та відповідними об'єктами, без функціонування яких сьогодні є неможливим використання транспорту; в) проекція окремих властивостей транспортних засобів, що умисно використовуються у протиправних цілях або нехтування якими може призводити до протиправних наслідків; г) проекція деструкції.

Кримінальна проекція статусності проявляється, наприклад, у незаконному заволодінні транспортним засобом із метою похизуватися, проявити свою удаль перед будь-ким, або у бажанні особи володіти саме цією річчю, або щоб підкреслити свою вагомість, соціальний статус у процесі зловживання службовим становищем тощо. Кількіс-

[1] Осадчий В. І. *Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту: монографія* (Європейського університету, 2011) 151

ний вираз зазначеної проекції є достатньо показовим (навіть якщо взяти лише один різновид правопорушень, що відбивають кримінальну проекцію статусності). Так, за даними кримінально-правової статистики Офісу Генерального прокурора, якщо у 2021 році учинено 2 894 злочини[11], пов'язані із незаконним заволодінням транспортними засобами (ст. 289 КК), то у 2022 році їх кількість збільшилася до 4 194[2]. Це найбільший сплеск починаючи від 2017 року. При цьому найгірша ситуація спостерігалася у березні-травні 2022 року[3]. І така ситуація склалася, не враховуючи того факту, що згідно із відомостями Міністерства економіки, від початку війни з України виїхало 6,2 млн українців[4], більшість яких і зараз перебувають за кордоном.

Проекція користі, що буквально «обертається» навколо транспортних засобів, є багатогранною. Так, використання транспортних засобів для здійснення шахрайства (наприклад, «несправжні» таксі або пасажирські автобуси, що обдурюють пасажирів, вимагаючи забагато грошей за проїзд), перепродаж викраденого авто-, мототранспорту, пограбування під час транспортування цінних вантажів, використання транспортних засобів у процесі незаконної господарської діяльності або переміщення заборонених предметів, речовин, а також людей, відмивання доходів, одержаних злочинним шляхом від продажу, припустимо, викрадених транспортних засобів, корупційні схеми із приводу будівництва та ремонту об'єктів транспортної інфраструктури, створення парковочних місць та зведення гаражних споруд у незаконний спосіб та багато іншого – всі ці дії обіцяють певний профіт для правопорушників. Як бачимо, саме цей ракурс поводження із транспортними засобами та об'єктами, що забезпечують їх функціонування, у даному разі представляє неабиякий кримінальний інтерес для певного кола осіб, головна мета яких – отримати ту чи іншу вигоду від певних дій із приводу транспорту у широкому смислі слова.

Справжнім лихом, окрім знищення та пошкодження авто-, мототранспорту діями ворожої армії, про що буде сказано нижче, стають масові випадки угонів й розукомплектування автівок і мотоциклів, залишених володільцями, які поїхали з населених пунктів через небезпеку для життя та здоров'я. Напевно, масштаби проблеми з викраденнями автомобільного транспорту є ще більш вражаючими, якщо в ці показники включати автомобілі, викрадені на тимчасово окупованих українських територіях. Як показує практика, при звільненні наших територій окупанти викрадають будь-які доступні транспортні засоби для втечі[51].

Разом із тим унаслідок обстрілів та умисних протиправних дій пошкоджень зазнають приміщення автосалонів, що створює безперешкодний доступ до цінного рухомого майна. Зафіксовані випадки, коли автомобілі зникали навіть із «кладовища» знищених транспортних засобів. Так само автотранспорт використовуються злочинцями для вивозу викраденого майна із житла громадян чи магазинів. Так, на Житомирщині поліцейські затримали 27-річного та 31-річного мешканців Львівщини, які займалися мародерством у будинках ірпенчан. Їх зупинили на блокпості для перевірки документів. Але у них не було ані особистих документів, ані державної реєстрації на BMW, на якому вони їхали. Під час огляду автомобіля поліцейські виявили ювелірні прикраси, гроші та інші цінні речі, а також гранати Ф-1 та РГД-5. Як виявилося, машину зловмисники викрали в Ірпені та завантажили під зав'язку речами з будинків ірпенчан[62].

Водночас інформаційний простір буквально рясніє від повідомлень про збитки, завдані державі, під час будівництва і ремонту автодоріг через застосування корупційних схем. Наприклад, нещодавно повідомлено про підозру заступнику дирек-

---

[1] [1] *Примітка*. Міркування у цій статті стосуються насамперед транспорту, що пересувається автомобільними дорогами, а так само рейкового міського траснпорту.

[2] [1] Єдиний звіт про кримінальні правопорушення за 2021 рік (Форма № 1) / Офіс Генерального прокурора. Київ, 2022. URL: https://gp.gov.ua/ua/posts/pro-zareyestrovani-kriminalni-pravoporushennya-ta-rezultati-yih-dosudovogo-rozsliduvannya-2/. (дата звернення: 28.08.2023)

[3] Єдиний звіт про кримінальні правопорушення за 2022 рік (Форма № 1) / Офіс Генерального прокурора. Київ, 2023. URL: https://gp.gov.ua/ua/posts/pro-zareyestrovani-kriminalni-pravoporushennya-ta-rezultati-yih-dosudovogo-rozsliduvannya-2/. (дата звернення: 28.08.2023)

[4] 'В Україні минулого року різко зросла кількість автоугонів – дані Опендатабот' (Суспільне новини) <https://suspilne.media/ 430131-v-ukraini-minulogo-roku-rizko-zrosla-kilkist-avtougoniv-dani-opendatabot/.> (дата звернення: 28.08.2023)

[5] Бойко М. 'Скільки мільйонів українців виїхало за кордон через війну: дані неекономіки' (ТСН) <https://tsn.ua/ato/skilki-milyoniv-ukrayinciv-viyihalo-za-kordon-cherez-viynu-dani-minekonomiki-2385430.html.>

[6] [1] 'Автокрадіжки під час війни. Як змінилася статистика та чи потрібно турбуватися українцям про свої транспортні засоби?' (Infocar) <https://news.infocar.ua/avtokradjki_pd_chas_vyni_yak_zmnilasya_statistika_ ta_chi_potrbno_turbuvatisya_ukrancyam_pro_svo_transportn_zasobi_153720.html.> (дата звернення: 28.08.2023)

тора одного з Департаментів Міністерства оборони України у недбалому ставленні до служби (ч. 3 ст. 425 КК України), який, за даними слідства, порушуючи законодавство, підписав дозвіл одній із військових частин на здійснення попередньої оплати приватному підприємству за роботи з капітального будівництва дороги на території військового містечка. Роботи підприємство не виконало, а кошти привласнило. Внаслідок дій посадовця державному бюджету спричинено майже 16 млн грн збитків[1]. Таким чином, будівництво або ремонт нерідко залишаються лише на папері.

При цьому основними способами зловживання бюджетними коштами під час проведення дорожніх робіт є істотне завищення обсягів та/або кошторису фактично виконаних ремонтних робіт, робіт із будівництва нових доріг та списання будівельних матеріалів. Наприклад, замість капітального ремонту автошляхів, виконується поточний ремонт, або дорога будується з порушенням технологічного процесу, так би мовити, за спрощеною схемою. Як зазначає Р. В. Іжевський, показово, що підвищені ризики для штучного завищення вартості дорожньо-будівельних робіт існують практично на всіх стадіях бюджетного процесу, починаючи від формування бюджетного запиту до проведення взаєморозрахунків[2]. До того ж нерідко підрядниками для будівництва та ремонту місцевих доріг, незалежно від наявності чи відсутності на ринку інших виконавців, визначаються підприємства-виробники матеріалів для дорожнього покриття, фактичними власниками яких є мери, їх родини та бізнес-партнери; або ж роботи виконують не пов'язані з мерією підрядники, але через «прокладки» (посередників)[3]. Пысял цього має місце відмивання доходів, одержаних злочинним шляхом.

Не можна не зазначити й про такий корупційний ризик, як перенаправлення бюджетних коштів комунальними підприємствами нібито з метою проведення ремонту або сервісного обслуговування службового чи комунального транспорту. Тобто в цьому разі йдеться про фіктивний ремонт або підтримання транспорту в належному стані за допомогою залучення відповідних сервісних служб. Варіантів імітації цієї діяльності, як відомо, дуже багато (недоцільна закупівля запчастин за схемою «відкат», виконання ремонтних робіт автотранспорту «на папері», придбання запчастин неналежної якості, але за явно завищеними цінами, навмисне збільшення фактично обсягу проведених ремонтних робіт, фіктивна заміна запчастин та ін.). Виділення державних коштів, імітація відповідної діяльності – все це стає можливим завдяки недоброчесності і змові тих осіб, які розпоряджаються грошовими потоками, складають акти виконаних робіт, заплющують очі на порушення тощо.

Отже, корупція, корупційні ризики в автотранспортній сфері України, як і в будь-якій іншій, є серйозною проблемою сьогодення, тому шо від корупційного «іміджу» України напряму залежить готовність прогресивних держав світу допомогами українському суспільству зброєю, фінансами та товарами гуманітарного призначення.

Крім того, гіпотетично можна уявити, що через намагання отримати якомога скоріше будь-яку вигоду (навіть у вигляді певного соціального ефекту) може мати місце неякісне проектування як автотранспорту, так і об'єктів транспортної інфраструктури. Через це можуть наставати серйозні наслідки як для транспортної системи в цілому, так і для користувачів та навколишнього середовища. Виділимо найбільш істотні проблеми у цьому плані. По-перше, таким наслідком може ставати зниження безпеки транспортних засобів через деякі конструктивні особливості, а значить, й збільшення випадків аварійності та травматизму. У свою чергу, погане проектування доріг, мостів, тунелів, естакад також може призводити до аварій та загрози безпеці учасників дорожнього руху. По-друге, якщо транспортні засоби і системи виявляються не ефективними з точки зору використання палива, матеріалів, їх розташування у просторі та ін., то це може призводити до зайвого використання ресурсів і небажаних викидів в атмосферу. По-третє, непродумане планування автошляхів, вулиць чи організація маршрутів громадського транспорту може стати причиною заторів та переповнення доріг, що обмежує мобільність, затримує

---

[1] [2] Дунина А. 'Судьбы угнанных авто. Куда обращаться, чтобы найти пропавший транспорт?' (VestiUA) <https://vesti.ua/auto/sudby-ugnannyh-avto-kuda-obrashhatsya-chtoby-najti-propavshij-transport.> (дата звернення: 28.08.2023)

[2] 'Майже 16 млн грн збитків державі під час ремонту дороги – повідомлено про підозру посадовцю Міноборони' (Офіс Генерального Прокурора) <https://www.gp.gov.ua/ua/posts/maize-16-mln-grn-zbitkiv-derzavi-pid-cas-remontu-dorogi-povidomleno-pro-pidozru-posadovcyu-minoboroni.> (дата звернення: 28.08.2023)

[3] Іжевський Р. В. 'Основні детермінанти незаконного використання бюджетних коштів у сфері будівництва автомобільних доріг' (2019) 83 Актуальні проблеми держави і права 45

перевезення та ускладнює життя мешканців великих населених пунктів. По-четверте, використання небезпечних матеріалів та забруднююча експлуатація транспортних засобів можуть призводити до забруднення навколишнього середовища, включаючи викиди вуглеводнів та інших забруднюючих речовин. По-п'яте, неправильний графік руху громадського транспорту або недостатній рівень обслуговування можуть виявлятися причиною незадоволення користувачів, а також зменшення ефективності використання громадського транспорту. Перелічене зайвий раз підкреслює важливість якісного проектування транспортних засобів та інфраструктури.

З огляду на проекцію окремих властивостей транспортних засобів, з якими пов'язується можливість настання суспільно небезпечних наслідків у процесі вчинення протиправних дінь, то тут слід пригадати про чисельну групу необережних транспортних правопорушень, які спричиняють тілесні ушкодження або смерть потерпілого, випадки використання транспорту для здійснення терористичних актів, включаючи наїзди на натовп людей або вибухові атаки, незаконне полювання з використанням транспортних засобів, злочини проти життя та здоров'я особи, в яких шкода заподіюється за допомогою транспортного засобу – джерела підвищеної небезпеки (інсценування нещасного випадку), приховування з місця злочину та ін. Найчисленнішої групою правопорушень зазначеної проекції філософії транспорту є злочинні діяння, передбачені ст. 286 КК (Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами). У 2022 році їх кількість склала 6 366 фактів, з яких 1 270 інцидентів потягли за собою смерть потерпілого. Кількість же порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами в стані сп'яніння (ст. 286[1] КК), що спричинило потерпілому тілесні ушкодження середньої тяжкості, тяжке тілесне ушкодження або смерть, дорівнюється 744 випадкам[11]. Отже, ці кримінальні правопорушення були й залишаються помітним сегментом криміногенної ситуації у нашій країні.

Нарешті, на виокремлення проекції деструкції, або безглуздості, наштовхнули, у тому числі, й події сьогодення, коли ворог знищує все – цілеспрямовано або внаслідок відхилення напрямку удару. Уявляється, що навмисна паралізація роботи громадського транспорту – це один із проявів геноцидальної політики країни-окупанта. Причому йдеться про абсолютно різні види транспорту та об'єкти транспортної інфраструктури, без яких була б неможливою філософія мобільності людства. Мером Харкова І. Терехoвом наводиться сумна статистика. Так, у місті знищено 70% комунальних автобусів, 50% трамваїв і понад 25% тролейбусів[2]. До того ж, за орієнтовними даними, що наводяться у пресі, лише на кінець серпня 2022 року понад 50 тис. українців втратили свої транспортні засоби внаслідок бойових дій чи угонів[3]. І ця цифра у подальшому буде лише зростати.

Як бачимо, корисні властивості транспорту у період глобальних викликів, на жаль, подекуди перетворюються на важіль і мету протиправних діянь. Ось тут і розкривається, на наш погляд, це один нюанс цієї філософії сучасної людини, ім'я якому «побічний ефект» мобільності людства.

Аналіз загальної проекції «філософія транспорту – злочинність» дозволяє зробити деякі попередні **висновки** кримінологічної розвідки щодо проблеми впливу транспортної мобільності людини як такої на характер сучасної злочинності. Їх сутність зводиться до такого.

По-перше, транспортна філософія, або філософія транспорту, – це особлива галузь знання, що вивчає вплив транспорту у широкому смислі цього слова на різні аспекти життя людини, такі як економіка, екологія, соціальна сфера, культура, навіть політика та воєнна справа. І не завжди подібний вплив можна охарактеризувати як позитивний, хоча набуття цим впливом саме такої якості здебільшого зумовлюється людськими вчинками.

По-друге, є цілком правомірним ставити питання про вплив і значення транспортної філософії у «логиці» буття злочинного світу XXI ст., адже транспортні засоби та об'єкти транспортної інфраструктури можуть використовуватися в різ-

[1] Величко О., Ткачук О., Серебряков М. *100 корупційних схем в регіонах України* (Антикорупційний штаб, Коаліція антикорупційних громадських організацій, 2020) 56

[2] [1] Єдиний звіт про кримінальні правопорушення за 2022 рік (Форма № 1) / Офіс Генерального прокурора. Київ, 2023. URL: https://gp.gov.ua/ua/posts/pro-zareyestrovani-kriminalni-pravoporushennya-ta-rezultati-yih-dosudovogo-rozsliduvannya-2/. (дата звернення: 28.08.2023)

[3] Абрамова Ю. 'Терехов повідомив, скільки знищено комунальних автобусів у Харкові під час російських обстрілів' (ТСН) <https://tsn.ua/ato/terehov-povidomiv-skilki-znischeno-komunalnih-avtobusiv-u-harkovi-pid-chas-rosiyskih-obstriliv-2439499.html.> (дата звернення: 28.08.2023)

них видах кримінальної діяльності. І це невипадково, оскільки людина завжди, а особливо за часів Нового та Новітнього часу, прагнула до високої мобільності свого життя, що стало можливим завдяки транспорту. Мобільність як така згодом перетворилася на філософією визначеної сфери людського буття, оскільки чимало життєвих процесів так чи інакше пов'язано з переміщенням простором. І не завжди ця мобільність зумовлювалася суспільно корисною діяльністю і ставала такою. Простором переміщуються й злочинці, й транспортні засобами, що стають засобом злочинного діяння. Транспорт – це не лише зручно, а й престижно, вигідно, небезпечно, що у тих чи інших випадках може ставати предметом злочинного інтересу.

По-третє, філософія транспорту дозволяє виділити принаймні чотири кримінальні проекції за участю транспорту: а) проекція статусності; б) проекція користі від поводження із транспортними засобами та відповідними об'єктами, без функціонування яких сьогодні є неможливим використання транспорту; в) проекція окремих властивостей транспортних засобів, що умисно використовуються у протиправних цілях або нехтування якими може призводити до протиправних наслідків, та г) проекція деструкції. Будь-яка з перелічених проекцій дає більш повне розуміння ролі та значення транспортних засобів та об'єктів транспортної інфраструктури під час вчинення тих чи інших правопорушень. Палітра таких правопорушень є чималою.

REFERENCES

List of legal documents

Legislation

1. Pro transport: Zakon Ukrainy vid 10 lystopada 1994 r. № 232/94-VR. Vidomosti Verkhovanoi Rady Ukrainy. 1994. № 5. St. 446. (in Ukrainian)

Reports

2. Yedynyi zvit pro kryminalni pravoporushennia za 2021 rik (Forma № 1) / Ofis Heneralnoho prokurora. Kyiv, 2022. URL: https://gp.gov.ua/ua/posts/pro-zareyestrovani-kriminalni-pravoporushennya-ta-rezultati-yih-dosudovogo-rozsliduvannya-2/. (in Ukrainian)
3. Yedynyi zvit pro kryminalni pravoporushennia za 2022 rik (Forma № 1) / Ofis Heneralnoho prokurora. Kyiv, 2023. URL: https://gp.gov.ua/ua/posts/pro-zareyestrovani-kriminalni-pravoporushennya-ta-rezultati-yih-dosudovogo-rozsliduvannya-2/. (in Ukrainian)

Bibliography

Authored books

1. Bachelard G. *L'Air et les Songes: Essai sur l'imagination du mouvemen*. (Le Livre de Poche, coll. «Biblio essais», 1992) (1re éd. 1943) 350 (in French)
2. Denier Y. *Efficiency, justice and care: philosophical reflections on scarcity in health care* (Springer, 2007) 301 (in English)
3. Illich I. *Energy and Equity* (Calder & Boyars, 1974) 84 (in English)
4. Heidegger Martin. *Überlegungen VII–XI (Schwarze Hefte 1938–1939) / Herausgegeben von Peter Trawny.* (Vittorio Klostermann, 2014) 456 (in German)
5. Martens K., Lucas K. *Perspectives on Transport and Social Justice. In book: Handbook on Global Social Justice* (Law School, University of Newcastle upon Tyne, 2018) 351–370 (in English)
6. Lucas K. *Running on empty: transport, social exclusion and environmental justice*. (UK Policy Press, 2004) 320 (in English)
7. Serres M. *The Parasite: Volume 1 (Posthumanities Series)* (University of Minnesota Press, 2007) 255 (in English)
8. Osadchyi V. I. *Zlochyny proty bezpeky rukhu ta ekspluatatsii transportu: monohrafiia* [Crimes against traffic safety and operation of transport: monograph] (Yevropeiskoho universytetu, 2011) 151 (in Ukrainian)
9. Velychko O., Tkachuk O., Serebriakov M. *100 koruptsiinykh skhem v rehionakh Ukrainy* [100 corruption schemes in the regions of Ukraine] (Antykoruptsiinyi shtab, Koalitsiia antykoruptsiinykh hromadskykh orhanizatsii, 2020) 65 (in Ukrainian)

Edited Books

10. Bullard, R. and G. Johnson (Eds.) *Just transportation: dismantling class barriers tomobility* (New Society Press, 1997) 193 (in English)

11. Bullard, R. D., G. S. Johnson and A. O. Torres (Eds.). *Highway robbery: transportation racism and new routes to equity.* (South End Press, 2004) 245 (in English)
12. Shynkaruk V. I. (red) Filosofskyi entsyklopedychnyi slovnyk [philosophical encyclopedic dictionary] (Instytut filosofii imeni Hryhoriia Skovorody NAN Ukrainy; Abrys, 2002) 742 (in Ukrainian)

Journal articles

13. Bao L., Kusadokoro M., Chitose A., Chen C. 'Development of socially sustainable transport research: A bibliometric and visualization analysis' (2023) 30 Travel Behaviour and Society 60–73 (in English)
14. Blumenberg E. A. Schweitzer L. A. 'Devolution and Transport Policy for the Working Poor: The Case of the US Job Access and Reverse Commute Program' (2006) 7 (1) Planning. Theory & Practice 7–25 (in English)
15. Currie, G., T. Richardson, P. Smyth, D. Vella-Brodrick, et al. 'Investigating links between transport disadvantage, social exclusion and well-being in Melbourne – Preliminary results' (2009) 16 (3) Transport Policy 97–105 (in English)
16. Eitoku, Y., Mizokami S. 'An Evaluation Method of Transportation Policies by the Quality of Mobility Index based on Capability approach' (2010) 1 (1) *Asian Transport Studies* 77–89 (in English)
17. Forkenbrock D. J., Schweitzer L. A. 'Environmental justice in transportation planning' (1999) 65 (1) Journal of the American Planning Association 96–111 (in English)
18. Glazener A., Sanchez K., Ramani T., Zietsman J., Nieuwenhuijsen M. J., Mindell J. S., Fox M., Khreis H. 'Fourteen pathways between urban transportation and health: a conceptual model and literature review' (2021) 21 Journal of Transport & Health. <https://pdf.sciencedirectassets.com/286904/1.> (in English)
19. Martens K., Golub A., Robinson G. 'A justice-theoretic approach to the distribution of transportation benefits: implications for transportation planning practice in the United States' (2012) 46 (4) Transportation Research: Policy and Practice 684–695 (in English)
20. Hackl A. 'Mobility equity in a globalized world: reducing inequalities in the sustainable development agenda' (2018) 112 World Development 150–162 (in English)
21. Hamilton, K., Jenkins L. 'A gender audit for public transport: a new policy tool in the tackling of social exclusion' (2000) 37 (0) Urban Studies 1793–1800 (in English)
22. Hananel R., Berechman J. 'Justice and transportation decision-making: the capabilities approach' (2016) 49 Transport Policy 78–85 (in English)
23. Jeekel J. F., Martens C. 'Equity in transport: learning from the policy domains of housing, health care and education' (2017) 9 (4) Europran Transport Research Review <https://repository.ubn.ru.nl/handle/2066/180158.> (in English)
24. Kenyon S., Lyons G., Rafferty J. 'Transport and social exclusion: investigating the possibility of promoting inclusion through virtual mobility' (2002) 10 (3) Journal of Transport Geography 207–219 (in English)
25. Levy C. 'Travel choice reframed: «deep distribution» and gender in urban transport' (2013) 25 (1) Environment and Urbanization 47–63 (in English)
26. Sheller M. 'The new mobilities paradigm for a live sociology' (2014) 62 (6) Current Sociology 789–811 (in English)
27. Vecchio G., Tiznado-Aitken I., Hurtubia R. 'Transport and equity in Latin America: a critical review of socially oriented accessibility assessments' (2020) 40 (3) Transport Review 354–381 (in English)
28. Holovkin, B. M. 'Otsinka dorozhno-transportnoi avariinosti ta tiazhkosti yii naslidkiv v Ukraini' [Assessment of traffic accidents and the severity of their consequences in Ukraine] (2022) 156 Problemy zakonnosti 52–75 (in English)
29. Izhevskyi R. V. 'Osnovni determinanty nezakonnoho vykorystannia biudzhetnykh koshtiv u sferi budivnytstva avtomobilnykh dorih' [The main determinants of illegal use of budget funds in the field of highway construction] (2019) 83 Aktualni problemy derzhavy i prava 44–50 (in Ukrainian)
30. Novikov O. V. 'Rehionalni osoblyvosti rozpodilu porushen pravyl bezpeky dorozhnoho rukhu abo ekspluatatsii transportu osobamy, yaki keruiut transportnymy zasobamy (stattia 286 Kryminalnoho kodeksu Ukrainy) [Regional features of the distribution of violations of the rules of road traffic safety or the operation of transport by persons driving vehicles (Article 286 of the Criminal Code of Ukraine)] (2022) 2(20) Journal «Science Rise: Juridical Science» 50–58 (in Ukrainian)
31. – 'Statystychne spivvidnoshennia mizh oblikovanymy dorozhno-transportnymy pryhodamy, administratyvnymy pravoporushenniamy u sferi dorozhnoho rukhu ta kryminalnymy pravoporushenniamy proty bezpeky dorozhnoho rukhu ta ekspluatatsii transportu [Statistical correlation between recorded traffic accidents, administrative offenses in the field of traffic and criminal offenses against traffic safety and transport operation] (2022) 1 (19) Journal «Science Rise: Juridical Science» 57–63 (in Ukrainian)

Conference papers

32. Gutorova N., Rudnyeva O. Preventative role of criminal law for traffic safety. *Society. Health. Welfare.* SHS Web of Conferences 68, 01012 (2019) <https://doi.org/10.1051/shsconf/ 20196801012.> (in English)
33. Holovkin, B. M. 'Shchodo ob'iektyvnosti danykh pro stan bezpeky dorozhnoho rukhu v Ukraini' [Regarding the objectivity of data on the state of road safety in Ukraine] *Protydiia zlochynnosti i koruptsii: mizhnarodni standarty ta dosvid Ukrainy*: zbirnyk tez mizhnarodnoi konferentsii (m. Kharkiv, 22 veresnia 2021 r.) 12–19 (in Ukrainian)

Websites

34. Balsdon L. 'How has Transportation Affected Globalization?' (Nationwide) <https://nationwideautotransportation.com/blog/transportation-affected-globalization/.> (in English)
35. 'V Ukraini mynuloho roku rizko zrosla kilkist avtouhoniv – dani Opendatabot' (Suspilne novyny) <https://suspilne.media/ 430131-v-ukraini-minulogo-roku-rizko-zrosla-kilkist-avtougoniv-dani-opendatabot/.> (in Ukrainian)
36. Boiko M. 'Skilky milioniv ukraintsiv vyikhalo za kordon cherez viinu: dani nekonomiky' (TSN) <https://tsn.ua/ato/skilki-milyoniv-ukrayinciv-viyihalo-za-kordon-cherez-viynu-dani-minekonomiki-2385430.html.> (in Ukrainian)
37. 'Avtokradizhky pid chas viiny. Yak zminylasia statystyka ta chy potribno turbuvatysia ukraintsiam pro svoi transportni zasoby?' (Infocar) <https://news.infocar. ua/avtokradjki_pd_chas_vyni_yak_zmnilasya_statistika_ ta_chi_potrbno_turbuvatisya_ukrancyam_ pro_svo_transportn_zasobi_153720.html.> (in Ukrainian)
38. Dunyna A. 'Sudby uhnannykh avto. Kuda obrashchatsia, chtobы naity propavshyi transport?' (Vesti UA) <https://vesti.ua/auto/sudby-ugnannyh-avto-kuda-obrashhatsya-chtoby-najti-propavshij-transport.> (in Ukrainian)
39. 'Maizhe 16 mln hrn zbytkiv derzhavi pid chas remontu dorohy – povidomleno pro pidozru posadovtsiu Minoborony' (Office of the Prosecutor General) <https://www.gp.gov.ua/ua/posts/maize-16-mln-grn-zbitkiv-derzavi-pid-cas-remontu-dorogi-povidomleno-pro-pidozru-posadovcyu-minoboroni.> (in Ukrainian)
40. Abramova Yu. 'Terekhov povidomyv, skilky znyshcheno komunalnykh avtobusiv u Kharkovi pid chas rosiiskykh obstriliv' (TSN) <https://tsn.ua/ato/terehov-povidomiv-skilki-znischeno-komunalnih-avtobusiv-u-harkovi-pid-chas-rosiyskih-obstriliv-2439499.html.> (in Ukrainian)
41. 'Avtokradizhky pid chas viiny. Yak zminylasia statystyka ta chy potribno turbuvatysia ukraintsiam pro svoi transportni zasoby?' (Infocar) <https://news.infocar.ua /avtokradjki_pd_chas_vyni_yak_zmnilasya_statistika_ta_chi_potrbno_turbuvatisya_ukrancyam_ pro_svo_transportn_zasobi_153720.html.> (in Ukrainian)

Батиргареєва В. С.
Транспортна філософія та сучасна злочинність

Статтю присвячено аналізу впливу транспортної філософії сучасної людини на характер злочинності. Зроблено висновок, що транспортну філософію у загальному її вигляді можна представити як особливу галузь знання, що досліджує питання впливу транспорту у широкому смислі цього слова на різні аспекти життєдіяльності людини – економіку, соціальну сферу, екологію, культуру, навіть політику та воєнну справу тощо. Намагання людини бути завжди мобільною, переміщуючись простором, особливо у XX ст. зумовило постановку цілої низки питань щодо її взаємодії із транспортними засобами і відповдно впливу транспорту на людське буття у парадигмі мобільності. Констатовано, що цей вплив не завжди є позитивним. При цьому негативний вплив здебільшого стає таким через людські вчинки. Транспорт нерідко може ставати предметом злочинного інтересу з боку окремих осіб. У статті наводиться відповідна кримінально-правова статистика України.

Автором робиться висновок, що аналіз філософії транспорту з позиції кримінологічної науки дозволяє виділити кілька кримінальних проекцій за участю транспортних засобів та об'єктів транспортної інфраструктури. Такими проекціями є: а) проекція статусності; б) проекція користі від поводження із транспортними засобами та відповідними об'єктами, без функціонування яких сьогодні є неможливим використання транспорту; в) проекція окремих властивостей транспортних засобів, що умисно використовуються у протиправних цілях або нехтування якими може призводити до протиправних наслідків, та г) проекція деструкції. Характеристика перелічених проекцій дає більш повне уявлення про роль та значення транспортних засобів та об'єктів транспортної інфраструктури під час вчинення тих чи інших правопорушень. При цьому підкреслюється, що палітра таких правопорушень є чималою.

Ключові слова: *філософія транспорту, транспортні засоби, мобільність, правопорушення, кримінальні проекції, предмет злочину.*

Batyrgareieva V. S.

Transport philosophy and modern crime

The article is devoted to the analysis of the influence of modern transport philosophy on the nature of crime. It was concluded that transport philosophy in its general form can be presented as a special branch of knowledge that investigates the impact of transport in the broadest sense of the word on various aspects of human life – economy, social sphere, ecology, culture, even politics and military affairs, etc. The human effort to always be mobile, moving through space, especially in the 20th century. led to the posing of a whole series of questions regarding its interaction with vehicles and, accordingly, the impact of transport on human existence in the paradigm of mobility. It was established that this influence is not always positive. At the same time, the negative impact mostly becomes such because of human actions. Transport can often become a subject of criminal interest on the part of individuals. The article provides relevant criminal statistics of Ukraine.

The author concludes that the analysis of the philosophy of transport from the standpoint of criminological science allows us to identify several criminal projections involving vehicles and transport infrastructure objects. Such projections are: a) status projection; b) projection of benefits from the handling of vehicles and relevant objects, without the functioning of which the use of transport is impossible today; c) projection of certain properties of vehicles that are intentionally used for illegal purposes or neglect of which can lead to illegal consequences, and d) projection of destruction. The characteristics of the listed projections give a more complete picture of the role and significance of vehicles and transport infrastructure objects during the commission of certain offenses. At the same time, it is emphasized that the palette of such offenses is considerable.

Key words: *philosophy of transport, vehicles, mobility, offences, criminal projections, object of crime.*

Стаття надійшла до редакції:10.11.2023 р.
Прийнята до друку: 20.11.2023 р.