

## РОЛЬ СУБ'ЄКТИВНИХ ПРИЧИН І ФАКТОРІВ У ДЕТЕРМІНАЦІЇ АДМІНІСТРАТИВНИХ ПРОСТУПКІВ У СФЕРІ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

*В статті розглянуто роль суб'єктивних причин і факторів у детермінації адміністративних проступків у сфері дорожнього руху.*

*Ключові слова: детермінація, причини, фактори, адміністративні проступки, дорожній рух, правопорушення, водій, пішоход.*

*В статье рассматривается роль субъективных причин и факторов в детерминации административных проступков в сфере дорожного движения.*

*Ключевые слова: детерминация, причины, факторы, административные проступки, дорожное движение, правонарушение, водитель, пешеход.*

*The paper considers the role of subjective reasons and factors in the determination of administrative offenses in traffic.*

*Key words: determination, causes, factors administrative offenses, traffic violations, driver, pedestrian.*

**Постановка проблеми.** Вивчення закономірностей, які породжують відхилення від встановленого порядку дорожнього руху в певній мірі залежить від методологічної визначеності їх детермінованості.

Детермінованість (від латин. *determinia* – визначаю) означає зумовленість, наявність, відтворення. Детермінанти включають в себе різні зв'язки, які зумовлюють залежність об'єктів, явищ, подій, стану в їх існуванні та зміні. Детермінація це різновидність універсального зв'язку явищ.

**Аналіз останніх досліджень.** Н.Ф. Кузнецова вважає, що детермінація – зв'язок опосередкування, обґрунтування і зумовлення, її існує декілька видів, серед них – причини, умови і корелянти. Це безумовно відноситься до сфери дорожнього руху.

**Метою дослідження** є роль суб'єктивних причин і факторів у детермінації адміністративних проступків у сфері дорожнього руху. Причинність полягає у зв'язках між явищами та наслідками і входить компонентом у загальну систему соціальної детермінації. Усі явища виникають у результаті дій певних причин. Правопорушення у сфері організації забезпечення безпеки дорожнього руху також вчиняється у наслідок певних причин. У світі не існує безпечних явищ.

У науці залежно від об'єкту її вивчення під причинами розуміють такі види детермінант, які породжують, викликають появу нового явища (наслідки). В.Г. Лихолоб підкреслює, що причини правопорушень – це явище (чи їх сукупність), яке породжує інше явище, що розглядається як наслідок.

**Виклад основного матеріалу.** Адміністративно-правова детерміналізація у досліджуваній сфері зумовлюється впливом об'єктивних і суб'єктивних факторів на причинні зв'язки між індивідуальними особливостями людини і наслідками її поведінки, що становлять небезпеку для дорожнього руху.

Об'єктивні фактори існують за рахунок природніх умов, соціального, економічного, духовного, політичного розвитку суспільства і проявляються через дію, що виступає як причина, внаслідок якої настає результат.

Слід зауважити, що поділ на об'єктивні і суб'єктивні фактори, що породжують протиправну поведінку, у певній мірі є відносним і залежить від того, для чого його використовують. Те, що в одному випадку може виступати як суб'єктивний фактор, в іншому випадку може бути об'єктивним фактором.

Об'єктивні і суб'єктивні фактори – це протилежні і разом з тим взаємодіючі між собою фактори.

Суспільні відносини, що складаються у сфері дорожнього руху, урегульовані нормами адміністративного права, яке виконує роль регулятора поведінки окремих суб'єктів, встановлює склад окремих проступків, визначає фактори і взаємозв'язки, які впливають на протиправну поведінку з метою застосування відповідних адміністративно – правових заходів.

Рівність усіх перед законом і необхідність суворого його додержання зумовлюють необхідність вивчення причин та умов протиправної поведінки, їх усунення. Як у кримінології, так і у деліктології соціально – правове мислення визначає пріоритетним напрямком забезпечення законності профілактику.

Отже, виявлення причин та умов неправомірної поведінки, вивчення закономірностей, які детермінують можливість відхилення від встановленого порядку, має першочергове значення для організації управлінської діяльності державною системою забезпечення безпеки дорожнього руху, організації профілактичної роботи щодо запобігання аварійності на дорогах.

Аналізуючи загальні детермінанти протиправної поведінки громадян, ми переконуємося в тому, що вони існують самостійно, незалежно від волі і бажання конкретних правопорушників і так чи інакше

впливають на психологію конкретної особи, яка допускає відхилення від встановлених суспільством норм поведінки. В цьому значенні, на нашу думку, їх можна віднести до числа об'єктивних причин протиправних проступків. Негативно впливаючи на суспільну свідомість взагалі, створюючи атмосферу упередженого ставлення до встановленого порядку в цілому, сприяючи виникненню колективної байдужості до відхилення від встановлених суспільством норм поведінки, ці причини проявляються, все ж таки, через свідомість окремо взятого суб'єкта.

Причини конкретних проступків, що допускають учасники дорожнього руху, завжди залишаються суб'єктивними. В іншому випадку діяння не можна розглядати як протиправне, тому що із його складу випадає одна важлива частина – вина, яка і визначає його як проступок. Суб'єктивне включає в себе свідомість, волю і результат.

Результатом протиправної поведінки особи є вплив суб'єктивних факторів на її поведінку. Все зовнішнє, що спонукає особу до діяльності проходить через її свідомість, психіку і перетворюється в імпульс волі.

Отже, і безпосередні причини конкретних адміністративних проступків, зумовлюються психологічними особливостями конкретного учасника дорожнього руху, які проявляються під впливом ситуації, що склалася в даний момент і в даному місці.

Вказані та інші точки зору з питань про причини правопорушень в сфері дорожнього руху, сприяють поглибленому пізнанню проблеми, дозволяють зробити певний внесок в організацію роботи, щодо боротьби з протиправною поведінкою окремих учасників дорожнього руху. Водночас, слід зауважити те, що у наведених твердженнях є суперечності принципового значення. Так, керування несправним транспортним засобом саме по собі є адміністративним проступком і в окремих випадках може бути умовою вчинення інших адміністративних проступків (несправність гальмової системи може бути умовою, через яку водій не зможе зупинити автомобіль перед червоним сигналом світлофора). Незадовільні дорожні умови (крутий поворот, туман, ожеледиця і т.п.) однаково негативно впливають на всіх водіїв і пішоходів, але порушення допускають лише деякі (підвищена швидкість руху, ходіння по проїжджій частині дороги і т.п.). Те саме можна висловити і про недоліки у регулюванні дорожнього руху. У зв'язку з чим слід зазначити, що дорожньо – транспортна пригода – це результат неадекватної взаємодії людини, яка керує транспортом, зовнішнього середовища і конкретної життєвої ситуації. Основну роль у цій події відіграє "людський фактор". Специфіка дорожньо-транспортних пригод потребує практичного розгляду встановлених категорій, та характеристики особистості порушника.

Величезний вплив на поведінку людини чинить соціальне середовище, а також біологічний та соціальний стан. Цей вплив може бути як позитивним так і негативним. При негативному впливі у людей формується анти сумнівна поведінка – відхилення від загально прийнятих норм і правил. Анти суспільна поведінка, як правило, виникає на підставі негативних переконань і принципів, неконтрольованих пристрастей, негативного впливу окремих особистостей.

Вступаючи у взаємозв'язок з оточуючою дійсністю, особа засвоює норми поведінки, правові і моральні поняття та уявлення, соціальні та культурні цінності, завдяки чому у неї формуються потреби, інтереси і прагнення. Коли існує несприятливе моральне формування особистості, то виникає невідповідність між існуючими вимогами оточуючої особу реальної дійсності і її властивостей. Негативний характер формування особистості проявляється у деформації потреб, мотивів, цілей, моральності та інших соціальних цінностей, що свідчить про її антисуспільну орієнтацію і можливість протиправної поведінки, а протиправна поведінка виникає внаслідок взаємного впливу соціальних і біологічних умов.

Суб'єктивні причини адміністративних проступків у дорожньому русі, відбиваючись у конкретній потребі на скоєння тієї чи іншої дії, виникають у свідомості суб'єкта згідно із законами, поки ще не встановленими наукою. Свідомості належить роль у виборі та визначені варіанту поведінки з метою задоволення потреб і подолання при цьому існуючих перепон. Ніхто не може достатньо достовірно пояснити – як виникає думка у свідомості людини. Можна лише припускати, що потреба зароджується, розвивається і реалізується під впливом об'єктивних і суб'єктивних факторів. При цьому певну, але не вирішальну роль відіграють демографічні, медико – біологічні, психофізичні умови життя, виховання та інші ознаки, що притаманні даній особі, соціальне середовище, в якому вона перебуває.

В сучасних умовах підвищуються вимоги до швидкості і точності сприйняття ситуації. Управління автомобілем в інтенсивному потоці транспорту щомить породжує ситуації, які можуть перейти в аварійні. Кінець багатьох ситуацій визначається особливостями сприймання водія. Процес сприймання пов'язаний не тільки із відображенням у свідомості окремих якостей предметів і явищ матеріального світу, які безпосередньо впливають на органи відчуття, але й з розумінням суті предметів і явищ. Водій сприймає велику кількість зорових, вібраційних, температурних та інших подразників. Кількість сприймання дуже залежить від досвіду і знань водія, організація його уваги, навичками психомоторних процесів, вольових якостей, особливостями емоційних проявів, його вихованням, станом здоров'я. Тому однією з вимог до водія є емоційна стійкість, врівноваженість, вміння володіти емоціями, воля, дисципліна і рішучість, професійна підготовленість.

Цей процес безперервний: інформація – аналіз – рішення – коригування – інформація і т.д. У певних умовах "перевантаження інформації" і її обробка обмежується психофізичними можливостями водія.

Здатність водія керувати автомобілями можна визначити як комплекс фізичних і психоінтелектуальних якостей особистості, які забезпечують йому оптимальну здатність вести автомобіль не приводячи до аварії.

Мотив, як ознака конкретної діяльності людини в тому числі і протиправної, виконує роль збудника. Від нього у цілому залежать змістовність характеру людської діяльності, обставини виникнення, здійснення і закінчення тих чи інших дій. В.Г. Лихолоб звертає увагу на те, що мотивація перш за все є процесом спонукання особи до вчинення тих чи інших проступків. Виникнення, розвиток і формування мотивів здійснюється на основі внутрішніх спонукань особи, які визначаються її потребами, інтересами, емоціями. Мотив завжди пов'язаний із причиною, яка спонукала особу до дій, і є усвідомленим бажанням у досягненні мети. Це положення можна застосувати для звичайної поведінки у процесі управління транспортним засобом, коли у водія є час і можливість оцінити ситуацію, що склалася, продумати план дій, оцінити можливий результат. Інша справа в умовах екстремальної ситуації, яка продовжується миттєво протягом декількох секунд. Регулятивна функція свідомості, на думку дисертанта, в цих умовах знижується, ступінь усвідомлення мотиву і цілей приглушується; в такій ситуації спрацьовує механізм соціальної, особистої установки. Реакція на таку ситуацію, характер виходу з неї характеризується результатом морального формування особистості і психофізіологічних особливостей. Якщо вхід у конкретну адміністративно-протиправну ситуацію або створення умов для її виникнення визначається нехтуванням Правил дорожнього руху, то вихід з неї-тільки через порушення Правил, що може потягнути за собою дорожньо-транспортну пригоду.

Обов'язково присутнім компонентом у дорожньо – транспортній пригоді є транспортний засіб. Від інших технічних засобів його відрізняє підвищена громадська небезпека, як джерело підвищеної небезпеки він функціонує, як правило, в умовах оточення людей, інших транспортних засобів, які рухаються. Соціально – корисні якості – здатність пересуватися, швидкість, стійкість і т.п., у конфліктних ситуаціях набувають криміногенних якостей.

Людина і транспортний засіб вступають у взаємодію із зовнішнім середовищем, діють в умовах конкретної життєвої ситуації. У юридичній літературі це пояснюють залежно від предмета дослідження як сукупність обставин і умов, які створюють певну ситуацію перед вчиненням протиправних дій.

У створенні протиправної ситуації вирішальну роль відіграють антигромадські погляди, риси характеру, моральна орієнтація, схильності, негативні принципи і потреби та інші якості, що характеризують особистість.

Кожний адміністративний проступок зумовлюється конкретною ситуацією (конфліктна, ситуація ризику та ін.), що визначаються соціально значущістю особистості, приналежністю її до певної соціальної групи, способом життя. Формування адміністративно – протиправної ситуації залежить також від впливу об'єктивних факторів ідеологічних, політичних, соціально – психологічних, організаційних.

Формування протиправної ситуації має свої етапи, протягом яких виникають обставини і діють фактори, впливають на особистість і її наміри.

Тривалість розвитку і протікання протиправної дорожньо-транспортної ситуації залежить від цілеспрямованих дій суб'єкта (водія), за допомогою яких він створює умови і використовує обставини, що сприяють здійсненню його протиправних намірів.

Ситуації у дорожньо – транспортних пригодах характеризуються динамікою, раптовістю, швидкоплинністю. При цьому завжди існує імовірність шкідливих наслідків, що загострюється відсутністю часу прийняття рішення. Ці обставини визначають роль протиправної ситуації у вчиненні дорожньо – транспортних пригод.

Проаналізуємо адміністративно – протиправну ситуацію, що складається на дорозі у вигляді моделі поведінки водія, як найбільш активного учасника дорожнього руху, адже він управляє джерелом підвищеної небезпеки.

Теоретичне моделювання ситуації, що склалася у дорожньому русі, володіє перевагою перед фізичним, тому що відпадає необхідність експерименту з живими людьми, що не допустиме, у зв'язку із загрозою їх життю і здоров'ю. Штучно створений об'єкт, аналогічний тому, який досліджують, відображає і спрощено відтворює структуру, якість, взаємозв'язки і відносини між елементами досліджуваного об'єкта.

**Висновок**, зроблений у результаті таких досліджень, не можуть бути абсолютно достовірними і претендувати на безумовну істину. Ці висновки не охоплюють всієї глибини соціальних, фізичних, психологічних та інших зв'язків, що виникають у досліджуваному об'єкті. Але уявлення про структуру і послідовність психологічного процесу, що веде до правопорушення і його можливих наслідків, складається задовільно, і його достатньо для того, щоб одержати практично значущі результати і визначити шляхи цілеспрямованого впливу на осіб, які допускають правопорушення.

Ці негативні якості особистості сприяють мотивуванню потреби, проявляються у зневажливому ставленні до інших учасників дорожнього руху при виборі траєкторії та швидкості руху, при визначенні часу і місця маневру, при оцінці технічних можливостей свого транспортного засобу і т.і. До цієї підгрупи належать також егоїстичні схильності, прагнення до незаконного одержання матеріальних благ для задоволення особистих інтересів і потреб. За дослідженнями, які провів дисертант особисті корисливі інтереси сприяли порушенню Правил дорожнього руху у 31 випадку зі 100; інтереси не на користь особистості, але всупереч

громадськими – у 15 випадках зі 100; інтереси престижного характеру становили – 40,4 %; неправдиві виробничі інтереси – 13,6%. У кожному з цих випадків потребу, що виникає (обігнати транспортний засіб у небезпечних умовах, перейти дорогу у невстановленому місці, проїхати на забороняючий сигнал світлофора, не переключити дальнє світло фар на ближнє і т.і.), внутрішньо виправдовував (мотивував) учасник дорожнього руху якими-небудь суб'єктивними факторами негативного характеру. Найбільш небезпечним зі всіх негативних моральних якостей суб'єкта дорожнього руху є схильність до вживання алкоголю: вживання спиртних напоїв водієм, який керує транспортним засобом, вже само по собі є грубим адміністративним правопорушенням у дорожньому русі. Але основне полягає в тому, що керування транспортним засобом у стані сп'яніння (алкогольного, наркотичного, психотропного) різко підвищує можливість виникнення конфліктної ситуації і переростання її у дорожньо – транспортну пригоду.

Стан аварійності через управління транспортним засобом у нетверезому стані з кожним роком зростає.

Безпосередня причина таких проступків – це поява потреби (бажання) випити, зумовленої легковажністю, самовпевненістю, зниженням відповідальності, нехтуванням встановленим порядком дорожнього руху і т.ін.

Схильність до емоційних зривів окремих учасників дорожнього руху. Психологічні особливості побудови організму кожного учасника дорожнього руху суворо індивідуальні. Тому для одних учасників сучасний високошвидкісний і дуже напружений ритм дорожнього руху залишається прийнятним. Вони справляються із його вимогами, встигають реагувати на всі багаточисельні зміни і усвідомлювати великий потік інформації. Для інших дорожні умови, що складаються, можуть викликати стресовий стан. В одних випадках стрес мобілізує імунні сили організму, загострює реакцію, в інших – стримує імунні реакції, розслаблює організм, виключаючи його з боротьби. Механізм виникнення стресу у кожному випадку, як вважають фізіологи, однотиповий, але викликається до життя різними обставинами. Це можуть бути фізіологічні фактори, психологічні або емоційні перевантаження, які сприяють обґрунтуванню учасником дорожнього руху потреби, прийняттю і реалізації рішення, яке розцінюється як адміністративний проступок.

Недосвідченість учасників дорожнього руху. Недостатня досвідченість водія транспортного засобу як суб'єктивний фактор у процесі формування причини адміністративного проступку, може виразитися у невмінні правильно оцінювати ситуацію, що склалася. Щоденно десяток разів водій потрапляє у конфліктні ситуації, і від його здатності правильно оцінити ситуацію, вибрати єдине, (але не обов'язково правомірне) рішення залежить подальший хід подій: станеться дорожньо – транспортна пригода чи ні.

Перевірка знань Правил дорожнього руху у групі водіїв автобусів з автопідприємств м.Львова показала, що 50 % водіїв, які їх вивчали 9 – 10 років тому назад, забули їх і в результаті одержали незадовільні оцінки.

Втома водіїв транспортних засобів. Втомленість організму людини, у тому числі водія, як фактор скоєння ним протиправних дій, настає у внаслідок фізіологічних законів. Це істотна захисна реакція організму (може бути навіть різновидом або легким ступенем стресу) на перевантаження.

Втома, як один із суб'єктивних факторів адміністративних проступків у дорожньому русі, спричиняє виникнення не стільки потреби скоєння яких-небудь дій, скільки його обґрунтування і мотивування.

Обмеженість об'єму сприйнятої інформації. Інформацію, яку одержують учасники дорожнього руху ззовні, можна вважати основним регулятором їх вольової поведінки, що зумовлює прийняття і реалізацію відповідних рішень. Джерелом інформації служать, в основному, дорожні умови, каналами її сприйняття є органи чуття, але основним з них слід визначити зір. Через канал зору до мозку людини поступає понад 80% всієї інформації, яка необхідна йому для визначення місця серед інших учасників дорожнього руху і вибору генеральної лінії своєї поведінки. Природжені обмеження об'єму і якості інформації, що сприймається через зір (для водіїв встановлені певні мінімуми) можуть бути внаслідок недостатньої гостроти зору (короткозорість, далекозорість), дальтонізму, нерозвинутого окаміру при певних відстанях або швидкості руху і т.п.

Суб'єктивною причиною протиправної поведінки (адміністративних проступків) у дорожньому русі, на нашу думку, слід вважати, за деякими винятками, сполучення потреби з інтересом суб'єкта.

Інтерес – категорія складна і багатогранна. Залежно від особистих якостей, характеру, вихованості, інтерес кожної людини і особливо учасника дорожнього руху може проявлятися у позитивних, неправдиво зрозумілих позитивних і завуальованих негативних або нічим неприхованих негативних бажаннях.

Інтерес – це категорія суб'єктивна, як складова частина безпосередньої причини наступних рішень, проступків, дій, розвивається і мотивується під впливом суб'єктивних (генетичних, спадкових, моральних) та об'єктивних (недоліки в організації дорожнього руху, контролю і нагляду, технічні т.і.) факторів.

Тому в окремих ситуаціях, які зумовлені короткостроковим збігом обставин, у цих учасників дорожнього руху виникають протиправні бажання (інтереси), з'являються аргументи і виправдання своїм діям, які суперечать вимогам встановлених правил. Проведене анкетування пішоходів показало, що 56% опитаних допускають порушення у тих випадках, коли дуже поспішають, 41% – коли вважають, що це не створює небезпеки для їх життя і здоров'я. При цьому 56.2% виправдовують свої проступки прагненням до встановленої раніше мети, а 35 % – впевненістю у тому, що нічого не відбувається, і їх поведінку ніхто не засудить.

Отже, одним з першочергових завдань в цій сфері є покращення системи навчання учасників дорожнього руху, У цю сферу не можна допускати осіб невірноважених, нездатних адаптуватися до умов

дорожнього руху, що різко змінюються і т.ін. Водночас, необхідно вдосконалювати загальну систему виховного впливу на інших учасників дорожнього руху (пішоходів), скеровувати її на формування внутрішньої переконаності у необхідності суворого дотримання Правил.

#### **Література:**

1. Остапенко О.І. *Адміністративна деліктологія: соціально-правовий феномен і проблеми розвитку* / О.І. Остапенко. – Львів, ЛІВС при УАВС, 1995. – 312с.
2. Аскин Я.Ф. *К вопросу о категориях детерминизма / Современный детерминизм и наука*. - Новосибирск, 1975.-Т.1.-С.44.
3. Кузнецова Н.Ф. *Методологические основы изучения криминогенной детерминации // Методологические и теоретические проблемы юридической науки : Сборник научных трудов / под ред. М.И. Марченко*. -М., 1986.-С.139.
4. Койфман И.Я. *Причинность и детерминизм. Категория диалектики*./И.Я. Койфман.- Свердловск.,1989.-Вип.3.-С.5.
5. *Голосніченко І.П. Попередження корисливих проступків засобами адміністративного права* /І.П. Голосніченко.- К.:Вища школа, 1991. – 208с.
6. *Сопільник Л.І. Роль суб'єктивних причин і факторів у детермінації адміністративних проступків у сфері дорожнього руху*/ Л.І.Сопільник. *Наукові записки Львівського університету бізнесу та права*.- Вип.№8.-Львів,2012.-С.
7. *В.В. Новіков. Адміністративно-правові основи управління, забезпечення безпеки дорожнього руху:Монографія* / В.В.Новіков. – Львів, ЛІВС при НАВС України, 1998, – 207с.
8. *Ефремов С.А. Об определении понятия «конкретнаяжизненная ситуация* / С.А. Ефремов // *В кн. Проблемы правоведения*.-Вып.41.-Киев,:КВШ МВД СССР,1980.-С.105.
9. *Аванесов Г.А. Криминология. Прогностика. Управление*. / Г.А. Аванесов. – Горький, 1975. – 321с.

УДК 339.138:004.738.5

**М.В. Сорока**

к.е.н.,

Національний університет «Львівська політехніка»

**М.Б. Рудий**

ВСП Золочівський коледж

Національний університет «Львівська політехніка»

## **РОЛЬ ІНТЕРНЕТ-МАРКЕТИНГУ В УПРАВЛІННІ РЕПУТАЦІЄЮ ВИЩОЇ ШКОЛИ**

**Обґрунтовано роль Інтернет-маркетингу в процесі формування та управління репутацією ВНЗ, висвітлено суть та розмежовано поняття «імідж» та «репутація». Виокремлено елементи Інтернет-маркетингу у діяльності ВНЗ, сформовано модель управління репутацією ВНЗ в Інтернеті.**

**Ключові слова:** *цифровий маркетинг, Інтернет-маркетинг, імідж, управління репутацією, репутаційний маркетинг, PR-технології, ринок освітніх послуг*

**Обоснована роль Інтернет-маркетинга в процессе формирования и управления репутацией ВУЗа, отражены суть и разграничены понятия «имидж» и «репутация». Выделены элементы Интернет-маркетинга в деятельности ВУЗа, сформирована модель управления репутацией ВУЗа в Интернете.**

**Ключевые слова:** *цифровой маркетинг, интернет-маркетинг, имидж, управление репутацией, репутационный маркетинг, PR-технологии, рынок образовательных услуг*

**The role of Internet Marketing in the formation and management of reputation of high school (university), the essence and the concept of "image" and "reputation" are considered. Pointed out in the elements of Internet Marketing activities in universities, formed the model of university reputation in the Internet.**

**Key words:** *digital marketing, internet marketing (e-marketing), image, reputation management, reputation marketing, PR-technologies, the market of educational services*

**Постановка проблеми.** Сьогодні практично не можливо знайти підприємство або організацію, які би не висвітлювали інформацію про себе та свої товари (послуги) в Інтернет-мережі. Динаміку цього явища