

Міністерство освіти і науки України
ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ «ЖИТОМИРСЬКА ПОЛІТЕХНІКА»

*Кваліфікаційна наукова
праця на правах рукопису*

ФЕРДМАН Геннадій Петрович

УДК 35:629

ДИСЕРТАЦІЯ
ДЕРЖАВНЕ УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ ТРАНСПОРТНОЇ
ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

25.00.02 – механізми державного управління
галузь знань – публічне управління та адміністрування
25.00.05 – державне управління у сфері державної безпеки
та охорони громадського порядку

Подається на здобуття наукового ступеня доктора
наук з державного управління

Дисертація містить результати власних досліджень. Використання ідей,
результатів і текстів інших авторів мають посилання на відповідне джерело

Г.П.Фердман

(підпис, ініціали та прізвище здобувача)

Житомир – 2023

АНОТАЦІЯ

Фердман Г.П. Державне управління безпекою транспортної інфраструктури України. – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора наук з державного управління за спеціальністю 25.00.02 «Механізми державного управління» та 25.00.05 – державне управління у сфері державної безпеки та охорони громадського порядку. – Державний університет «Житомирська політехніка», Житомир, 2023.

Дисертацію присвячено обґрунтуванню теоретико-методологічних положень розвитку системи державного управління безпекою транспортної інфраструктури та формуванню дієвих механізмів його реалізації в Україні. В роботі обґрунтовано необхідність виокремлення безпеки транспортної інфраструктури як самостійного виду безпеки в системі державної безпеки, що виходить за межі суто економічних завдань. Безпеку транспортної інфраструктури запропоновано розглядати з позиції геополітичного підходу забезпечення державних інтересів у сфері економіки та оборони. Розкрито сутність державного управління безпекою транспортної інфраструктури. Запропоновано підхід до формування механізмів державного управління безпекою транспортної інфраструктури. Виділено основні умови, чинники та обґрунтовано принципи забезпечення його ефективності. Запропоновано класифікацію видів загроз безпеці транспортної інфраструктури за відповідними критеріями. Встановлено основні фактори, які обумовлюють ризики державного управління безпекою транспортної інфраструктури для України. Проведений аналіз стану державного управління безпекою транспортної інфраструктури України дав змогу дійти висновку, що у цій сфері накопичився комплекс проблем нормативно-правового, фінансового, матеріально-технічного, організаційного, інформаційного та науково-технічного характеру. Здійснено аналіз компетенцій суб'єктів державного управління безпекою транспортної інфраструктури України. Показано, що

відповідна система управління відзначається недостатнім ступенем координації суб'єктів на центральному і місцевому рівні, наукових установ, громадських організацій та бізнес-структур, недосконалими є державний нагляд та контроль. Її розвиток відзначається організаційним відокремленням суб'єктів управління різними підсистемами, дробленням функцій управління між окремими елементами, що пов'язані єдиними технологічними схемами, що ускладнює формування транспортних хабів та єдиного інформаційного поля. Недосконалістю відзначається правовий механізм державного управління безпекою транспортної інфраструктури через відсутність основних документів, зокрема: закону про безпеку транспортної інфраструктури, відповідних концепції та стратегії, галузевих програм; відкритими залишається питання уніфікації вітчизняного законодавства із міжнародними актами, імплементації стандартів ЄС.

Запропоновано та обґрунтовано стратегічні напрями реалізації механізму стандартизації в системі державного управління безпекою транспортної інфраструктури України, серед яких: формування ефективного механізму нормативно-правового забезпечення системи управління; розробку загальних критеріїв та методів забезпечення з поступовим встановленням показників безпеки, з їх подальшим їх вдосконаленням; зміцнення інституціональної спроможності органів влади та реформування системи державного нагляду і контролю; формування джерел та механізмів фінансового забезпечення із залученням позабюджетних ресурсів; активне запровадження інформаційних технологій та принципів мультимодальності; модернізація об'єктів транспортної інфраструктури; створення інноваційного кластеру безпеки транспортної інфраструктури; забезпечення екологічних стандартів, нормативів використання природних ресурсів в процесі управління безпекою транспортної інфраструктури.

Розроблено наукову концепцію інтегрованої системи державного управління безпекою транспортної інфраструктури України, яка розкриває уявлення про шляхи розвитку об'єкту управління, визначає вимоги загального

характеру до технологій і необхідних ресурсів, ключових факторів досягнення стратегічних цілей, розкриває засоби вирішення організаційних питань у процесі реалізації стратегічних планів, які будуть розроблені на її основі. Обґрунтовано пропозиції щодо формування організаційно-координаційного механізму розвитку державного управління безпекою транспортної інфраструктури на основі створення організаційних структур інформаційно-координаційного та інноваційного забезпечення діяльності суб'єктів управління щодо стану та проблем у сфері їх відповідальності, реалізації заходів впливу та забезпечення їх ефективності. Для забезпечення адекватності системи державного управління безпекою транспортної інфраструктури тенденціям змін суспільно-економічних умов, які характеризуються високим ступенем динамічності обґрунтовано пропозиції щодо розроблення інституційного механізму реалізації державного управління безпекою транспортної інфраструктури. Запропоновано необхідність створення Інноваційного кластера, орієнтованого на формування і поширення нових знань і технологій, забезпечення трансформації винаходів в інновації та конкурентні переваги.

Ключові слова: безпека, державне управління, загрози, інноваційне забезпечення, механізми державного управління, ризики, стратегія, транспортна інфраструктура.

ABSTRACT

Ferdman H. P. The Public Administration of Transport Infrastructure Security of Ukraine. - Manuscript.

Dissertation for obtaining the scientific degree of Doctor of Sciences in public administration with specializations 25.00.02 - mechanisms of public administration and 25.00.05 - public administration in the field of state security and protection of public order. Zhytomyr Polytechnic State University, Zhytomyr, 2022.

The dissertation is devoted to the substantiation of the theoretical and methodological provisions of the development of the system of state management of

the safety of transport infrastructure and the formation of effective mechanisms for its implementation in Ukraine. The work substantiates the need to distinguish the safety of transport infrastructure as an independent type of safety in the state security system, which goes beyond purely economic tasks. It is proposed to consider the security of transport infrastructure from the standpoint of a geopolitical approach to ensuring state interests in the sphere of economy and defence. The essence of state management of transport infrastructure safety is revealed. An approach to the formation of state management mechanisms for the safety of transport infrastructure is proposed. The main conditions, factors and principles of ensuring its effectiveness are substantiated. The classification of types of threats to the safety of transport infrastructure according to the relevant criteria is proposed. The main factors determining the risks of state management of the safety of transport infrastructure for Ukraine have been established. The analysis of the state of the state management of the safety of the transport infrastructure of Ukraine made it possible to come to the conclusion that a complex of regulatory, financial, logistical, organizational, informational, and scientific-technical problems has accumulated in this area. An analysis of the competences of the subjects of the state management of the safety of the transport infrastructure of Ukraine was carried out. It is shown that the relevant management system is marked by an insufficient degree of coordination of subjects at the central and local level, scientific institutions, public organizations and business structures, state supervision and control are imperfect. Its development is marked by the organizational separation of management entities into various subsystems, the fragmentation of management functions between individual elements connected by single technological schemes, which complicates the formation of transport hubs and a single information field. The legal mechanism of state management of the safety of transport infrastructure is characterized by imperfection due to the lack of basic documents, in particular: the law on the safety of transport infrastructure, the corresponding concept and strategy, industry programs; the issue of unification of domestic legislation with international acts, implementation of EU standards remains open.

Strategic directions for the implementation of the standardization mechanism in the system of state management of the safety of the transport infrastructure of Ukraine are proposed and substantiated, including: the formation of an effective mechanism for regulatory and legal support of the management system; development of general criteria and methods of provision with gradual establishment of safety indicators, with their further improvement; strengthening the institutional capacity of authorities and reforming the system of state supervision and control; formation of sources and mechanisms of financial support with the involvement of extrabudgetary resources; active introduction of information technologies and principles of multimodality; modernization of transport infrastructure facilities; creation of an innovative transport infrastructure security cluster; ensuring environmental standards, standards for the use of natural resources in the process of managing the safety of transport infrastructure.

The scientific concept of the integrated state management system for the safety of the transport infrastructure of Ukraine has been developed, which reveals an idea of the ways of development of the object of management, defines the general requirements for technologies and necessary resources, key factors for achieving strategic goals, reveals the means of solving organizational issues in the process of implementing strategic plans, which will be developed on its basis. Proposals for the formation of an organizational and coordination mechanism for the development of state management of transport infrastructure safety based on the creation of organizational structures for informational, coordination and innovative support of the activities of management subjects regarding the state and problems in the sphere of their responsibility, the implementation of influence measures and ensuring their effectiveness are substantiated. In order to ensure the adequacy of the system of state management of the safety of transport infrastructure to the trends of changes in socio-economic conditions, which are characterized by a high degree of dynamism, the proposals for the development of an institutional mechanism for the implementation of the state management of the safety of transport infrastructure are substantiated. The need to create an Innovation Cluster focused on the formation and

dissemination of new knowledge and technologies, ensuring the transformation of inventions into innovation and competitive advantages is suggested.

Keywords: security, public administration, threats, innovative support, public administration mechanisms, risks, strategy, transport infrastructure.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Монографічні видання:

1. Фердман Г.П. Механізми створення інтегрованої системи транспортної безпеки України: державно-управлінський аспект: монографія. Одеса: ННВК "АТБ". 2022. 444 с.

2. Фердман Г.П. Деякі пропозиції щодо забезпечення транспортної безпеки України. *Public and municipal administration: theory, methodology, practice*. Zagreb, the Republic of Croatia: VERN University of Applied Sciences, 2020. (collective monograph). pp. 301-318. URL: <https://doi.org/10.30525/978-9934-588-46-4.16>. *Особистий внесок автора: обґрунтовано пропозиції щодо формування системи державного управління у сфері забезпечення безпеки транспортної інфраструктури України.*

3. Фердман Г.П. Державна політика України в сфері забезпечення транспортної безпеки. *Theoretical and practical aspects of the development of the european research area*. Riga, Latvia 2020. (collective monograph). pp. 169-188, URL: <https://doi.org/10.30525/978-9934-588-53-2-38>. *Особистий внесок автора: викладено результати аналізу впливу держави щодо забезпечення безпеки транспортної інфраструктури України.*

4. Фердман Г.П. Деякі пропозиції щодо створення інноваційних кластерів транспортної безпеки в Україні. *Heritage of european science: engineering and technology, informatics, security, transport, architecture. Monographic series "European Science"*. Book 2. Part 3. 2020. (collective monograph). pp.107-118, URL: [10.30888/978-3-9821783-5-6.2020-02-03-001](https://doi.org/10.30888/978-3-9821783-5-6.2020-02-03-001). *Особистий внесок автора: обґрунтовано пропозиції щодо формування інституційного механізму*

забезпечення інноваційного розвитку державного управління безпекою транспортної інфраструктури України.

Наукові праці у виданнях, що включені до наукометричних баз

Scopus, Web of Science

5.Ferdman H., Kiriakidi M., Dubovyi V., Filonenko O., Benkovsky S. The impact of Russia's Military Aggression on Ukraine's Accession to the Single European Transport Area. El impacto de la agresion military de Rusia en la adhesion de Ucrania al area unica europea de transporte. *Cuestiones Politicas*. 2022. 40 (74). pp.543-564. URL: <https://doi.org/10.46398/cuestpol.4074.30> (**Web of Science**). *Особистий внесок автора: надано пропозиції щодо синхронізації систем управління безпекою транспортної інфраструктури України та ЄС.*

6.Hennadii Ferdman, Klavdiya Dubych, Ruslan Berezenskyi, Vitaliy Fastovets, Oleksandr Tkachenko Mechanisms for creating an integrated system of transport security in Ukraine: state-administrative aspect. *AD ALTA Journal of interdisciplinary Research*. 12/01-XXIX. August, 2022. pp. 20-25. URL: <https://www.magnanimitas.cz/12-02-xxix> (**Web of Science**). *Особистий внесок автора: розкрито систему державного управління безпекою транспортної інфраструктури та її правове забезпечення.*

7.Hennadii Ferdman, Myroslav Kryshtanovych, Larysa Kurnosenko, Ihor Lisovskyi, Oleq Koval The Use of Digital Technologies for the Economic Development of the Region in the System of Digitalization of Public Administration. *IJCSNS. International Journal of Computer Science and Network Security*. Vol. 22. № 8 pp. 81-86. URL: <https://doi.org/10/22937/IJCSNS.2022.22.8.11>. (**Web of Science**). *Особистий внесок автора: розроблено положення щодо використання цифрових технологій для управління безпекою економічних систем на регіональному рівні.*

Наукові праця в періодичних наукових виданнях зарубіжних країн

8.Ferdman H.P. Ukraine - convenient transport hub for international transit: Public administration aspect. *International periodic scientific journal «Modern*

engineering and innovative technologies». 2020. Part 3. Issue №12. pp. 49-59. URL: <https://www.moderntechno.de/index.php/meit/issue/view/meit12-03/meit12-03>.

Наукові праці в фахових виданнях України

9. Фердман Г.П. Проблеми та перспективи розвитку транспортної системи України. *Актуальні проблеми державного управління: збірник наукових праць Одеського регіонального інституту державного управління НАДУ при Президентові України*. 2019. Вип. 2(78). С. 93-97.

10. Фердман Г.П. Деякі проблеми розвитку України як транзитної держави та шляхи їх вирішення. *Актуальні проблеми державного управління: збірник наукових праць Одеського регіонального інституту державного управління НАДУ при Президентові України*. 2019. Вип. 3(79). С. 73-78.

11. Фердман Г.П. Деякі пропозиції щодо входження транспортної безпеки України до європейської системи безпеки на транспорті. *Вчені записки Таврійського національного університету імені В.І Вернадського. Серія: Державне управління*. 2020. Том 31 (70) № 4. С.134-139.

12. Фердман Г.П. Забезпечення безпеки на водному транспорті України: державно-управлінський аспект. *Вчені записки Таврійського національного університету імені В.І Вернадського. Серія: Державне управління*. 2020. Том 31 (70) № 2. С.236-240.

13. Фердман Г.П. Сутність поняття транспортної безпеки: державно-управлінський аспект. *Право та державне управління: збірник наукових праць*. 2020. №2. С.231-236.

14. Фердман Г.П. Забезпечення безпеки на трубопровідному транспорті: державно-управлінський аспект. *Актуальні проблеми державного управління: збірник наукових праць Одеського регіонального інституту державного управління НАДУ при Президентові України*. 2020. № 1 (57). С.100-105.

15. Фердман Г.П. Безпека міжнародних транспортних коридорів як забезпечення національної безпеки України. *Theory and Practice of Public Administration: Collection of Scientific Works*. 2020. Issue 2 (69). pp. 240-245

16. Фердман Г.П. Забезпечення безпеки на залізничному транспорті: державно-управлінський аспект. *Публічне управління та митне адміністрування*. 2020. №2 (25). С.210-214.

17. Фердман Г.П. Забезпечення безпеки на автомобільному транспорті: державно-управлінський аспект. *Публічне управління та митне адміністрування*. 2020. №3 (26). С.121-124.

18. Фердман Г.П. Нормативно-правові засади забезпечення транспортної безпеки України. *Вчені записки Таврійського національного університету імені В.І Вернадського. Серія: Державне управління*. 2020. Том 31 (70). С. 239-243.

19. Фердман Г.П. Інноваційна діяльність в системі транспортної та національної безпеки України. *Актуальні проблеми державного управління: збірник наукових праць Одеського регіонального інституту державного управління НАДУ при Президентові України*. 2020. Вип. 1(81). С. 82-87.

20. Фердман Г.П. Проблеми забезпечення транспортної безпеки України: нормативно-правові засади. *Науковий вісник Львівського регіонального інституту державного управління НАДУ при Президентові України «Демократичне врядування»*. 2020. Вип. 1/25. URL: <http://dv.lvivacademy.com/article/view/213670/214786>.

21. Фердман Г.П. Основні пріоритети вітчизняної системи державного управління в галузі транспорту. *Ефективність державного управління: збірник наукових праць Львівського регіонального інституту державного управління НАДУ при Президентові України*. 2020. № 1 (62), Ч. I. С.77-87.

22. Фердман Г.П. Загрози транспортній безпеці України в умовах глобалізації: державно-управлінський аспект. *Публічне управління і адміністрування в Україні*. 2020. Вип. 17. С. 147-151.

23. Фердман Г.П. Забезпечення безпеки на повітряному транспорті: державно-управлінський аспект. *Державне будівництво*. 2020. С. 240-245.

24. Фердман Г.П. Деякі проблеми використання міжнародних транспортних коридорів, як транзитного потенціалу України: державно-

управлінський аспект. *Публічне управління і адміністрування в Україні*. 2021. Вип. 21. С. 116-121.

Наукові праці, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації

25. Фердман Г.П. Забезпечення безпеки на водному транспорті України: державно-управлінський аспект. *Advanced discoveries of modern science: experience, approaches and innovations: collection of scientific papers «SCIENTIA» with Proceedings of the II International Scientific and Theoretical Conference (Vol. 1)*: тези виступ. Міжнар. наук. конф. October 29, 2021. Amsterdam, The Netherlands. 2021. pp.31-33.

26. Фердман Г.П. Основні пріоритети вітчизняної системи державного управління в галузі транспорту. *Ricerche scientifiche e metod: della loro realizzazione: esperienza mondiale e rella domestiche: Raccolta di articoli scientifici «ΛΟΓΟΣ», con gli atti della II Conferenza scientific e pratica internazionale (T. 1)*: тези виступ. Міжнар. наук. конф. 12 november 2021. Bologna, Italy. 2021. pp. 37-46.

27. Фердман Г.П. Деякі пропозиції щодо входження транспортної безпеки України до європейської системи безпеки на транспорті. *Scientific practice: modern and classical research methods: Collection of scientific papers «ΛΟΓΟΣ, with Proceedings of the II International Scientific and Practical Conference*: тези виступ. Міжнар. наук. конф. October 15, 2021. Boston, USA. 2021. pp. 19-20.

28. Фердман Г.П. Деякі пропозиції щодо створення інноваційних кластерів транспортної безпеки в Україні. *Грааль науки, (9)*: тези виступ. Міжнар. наук. конф. 22 Жовтня 2021. Віниця, Vienna, Austria. С.119-121.

29. Фердман Г.П. Україна – зручний транспортний хаб для міжнародного транзиту: державно-управлінський аспект. *Education and science of today: intersectoral issues and development of sciences: Collection of scientific papers «ΛΟΓΟΣ», with Proceedings of the II International Scientific and Practical Conference (Vol. 1)*: тези виступ. Міжнар. наук. конф. October 29, 2021. Cambridge, Great Britain. 2021. pp. 48-49.

30. Фердман Г.П. Роль суб'єктів забезпечення транспортної безпеки України: нормативно-правові засади. *Current issues of science: prospects and challenges collection of scientific papers «SCIENTIA» with Proceedings of the II International Scientific and Theoretical Conference (Vol. 1)*: тези виступ. Міжнар. наук. конф. December 17, 2021 Sydney, Australia. 2021. pp. 56-58.

31. Фердман Г.П. Аналіз управління транспортних систем Японії та Ізраїлю як головних суб'єктів забезпечення транспортної безпеки. *9 world –US Conference Proceedings, 1 (USC 09-01)*: тези виступ. Міжнар. наук. конф. January 09, 2022. Seattle, USA. 2022. pp. 28-31.

32. Фердман Г.П. Деякі аспекти безпеки міжнародних транспортних коридорів України. *Formation innovative potential: world science collection of scientific papers «SCIENTIA» with Proceedings of the II International Scientific and Theoretical Conference (Vol. 1)*: тези виступ. Міжнар. наук. конф. November 26, 2021. Tel Aviv, state of Israel. 2021. pp. 26-28,

33. Фердман Г.П. Деякі пропозиції щодо забезпечення транспортної безпеки України. *Sectoral research XXI: characteristics and features: collection of scientific papers «SCIENTIA» with Proceedings of the II International Scientific and Theoretical Conference (Vol. 1)*: тези виступ. Міжнар. наук. конф. October 15, 2021. Chicago, USA. 2021. pp. 21-23.

34. Фердман Г.П. Вимоги до транспортної безпеки з урахуванням світових інноваційних розробок. *Scientific Collection "InterConf", (107): with Proceedings of the 12 International Scientific and Practical Conference "Science and Practice: implementation to Modern Society"*: тези виступ. Міжнар. наук. конф. May 6-8, 2022. Manchester, Great Britain. 2022. pp. 205–207.

35. Фердман Г.П. Аналіз управління транспортних систем США та КНР як головних суб'єктів забезпечення транспортної безпеки. *Scientific Collection "InterConf", (106): with Proceedings of the 5 International Scientific and Practical Conference "Resent scientific investigation"*: тези виступ. Міжнар. наук. конф. April 26-28, 2022). Oslo, Norway. 2022. pp.153–158.

ЗМІСТ

Вступ	15
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ	26
1.1. Генеза наукових підходів до проблеми державного управління безпекою транспортної інфраструктури	26
1.2. Сутність поняття безпека транспортної інфраструктури як складової Національної безпеки України	42
1.3. Основні складові забезпечення державного управління безпекою транспортної інфраструктури	59
Висновки до розділу 1	77
РОЗДІЛ 2. МЕТОДОЛОГІЧНІ ПОЛОЖЕННЯ ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ	81
2.1. Умови та чинники забезпечення безпеки транспортної інфраструктури як об'єкту державного управління	81
2.2. Принципи державного управління безпекою транспортної інфраструктури	105
2.3. Механізми протидії ризикам та загрозам безпеки транспортної інфраструктури	118
Висновки до розділу 2	149
РОЗДІЛ 3. АНАЛІЗ СТАНУ ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ	153
3.1. Вплив зовнішніх чинників на формування механізмів державного управління безпекою транспортної інфраструктури	153
3.2. Вплив внутрішніх чинників на формування механізмів державного управління безпекою транспортної інфраструктури	187
3.3. Аналіз компетенцій суб'єктів державного управління безпекою транспортної інфраструктури	200

Висновки до розділу 3	241
РОЗДІЛ 4. НАПРЯМИ РОЗВИТКУ СИСТЕМИ ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ В УКРАЇНІ	246
4.1. Стратегічні напрями розвитку системи державного управління безпекою транспортної інфраструктури	246
4.2. Передумови забезпечення ефективності державного управління безпекою транспортної інфраструктури	276
4.3. Нормативне забезпечення державного управління безпекою транспортної інфраструктури	292
Висновки до розділу 4	309
РОЗДІЛ 5. МЕХАНІЗМИ РЕАЛІЗАЦІЇ НАПРЯМІВ РОЗВИТКУ ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ	312
5.1. Концепція інтегрованої системи державного управління безпекою транспортної інфраструктури України	312
5.2. Організаційно-координаційний механізм державного управління безпекою транспортної інфраструктури	324
5.3. Інституційний механізм забезпечення інноваційного розвитку державного управління безпекою транспортної інфраструктури	337
Висновки до 5 розділу.	352
ВИСНОВКИ	356
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	364
ДОДАТКИ	399

ВСТУП

Актуальність теми. За всіх часів транспортна інфраструктура розглядалась як важливе матеріальне підґрунтя логістичного забезпечення обороноздатності держави та реалізації стійкого соціально-економічного зростання. Вона виступає фактором реалізації геостратегічного і транзитного потенціалу країни, підвищення її ролі у системі міжнародних зв'язків та поділу праці. Ефективне функціонування транспортної інфраструктури є умовою належного забезпечення інтересів держави і суспільства та визначається чітким дотриманням обраних пріоритетів, надійним організаційно-правовим, матеріальним та інформаційним забезпеченням.

Сучасний етап розвитку України як незалежної європейської держави, як активного суб'єкта глобальних інтеграційних процесів, міжнародних політичних та економічних відносин, що здійснює послідовне впровадження виважених суспільних реформ, – пов'язаний з новими ризиками і загрозами та потребує ґрунтовного підходу до формування сучасної системи державного управління, одним з основних завдань якої є забезпечення належного рівня безпеки транспортної інфраструктури. Проте розв'язанню проблеми забезпечення безпеки транспортної інфраструктури в Україні приділяється недостатньо уваги. Інструменти державного управління не відповідають повною мірою наявним і потенційним загрозам у цій сфері. Економічна криза в Україні та військова агресія Російської Федерації суттєво знизили рівень безпеки транспортної інфраструктури. Триває спад обсягів перевезень, критичного рівня досяг фінансовий стан галузі та зношеність матеріально-технічної бази, що обумовлює зростання потреб щодо технічного обслуговування, ремонті та реконструкції.

На актуальність проблеми державного управління безпекою транспортної інфраструктури вказують численні наукові дослідження як українських, так й зарубіжних науковців, зокрема: С. Азарова, Л. Акімової, В. Андресюка, Л. Антонової, Л. Артюшина, О. Бодрука, А. Гальчинського, Д. Грицишена,

Б. Гурне, І. Драгана, О. Дуднікова, В. Загурська-Антонюк, В. Євдокимова, Ж. Зітера, О. Ігнатенка, В. Конаха, В. Котковського, М. Криштановича, В. Ксендзук, В. Лісничого, О. Ложачевської, П. Луцюка, Ю. Марченка, В. Матейчика, Г. Міщенко, В. Ноніка, В. Опришка, М. Онищука, Н. Орлової, І. Пахомова, Ю. Пашенка, В. Развадовського, О. Руденко, Г. Рудька, А. Савченка, С. Свірко, А. Семенченка, Л. Сергієнко, Г. Ситника, В. Скуратівського, І. Супрунової, Д. Тимохи, А. Ткаченко, О. Філіпенка, В. Юрчишина, Т. Ярового та інших учених.

Незважаючи на різноплановість підходів до висвітлення цієї тематики у наукових виданнях, потребують обґрунтування теоретичні, методологічні положення щодо формування і реалізації державного управління безпекою транспортної інфраструктури України. Наукова і практична значущість зазначеної проблеми обумовила вибір теми і цільову спрямованість дисертаційної роботи.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертація виконана відповідно до плану науково-дослідних робіт Державного університету «Житомирська політехніка» за темами: «Забезпечення економічної безпеки територіальних виробничих комплексів» (державна реєстрація № 0120U103443), «Інноваційні механізми публічного управління та адміністрування» (державна реєстрація № 0121U111051). У межах цих тем дисертантом обґрунтовано методологічні положення щодо формування та розвитку системи державного управління безпекою транспортної інфраструктури України.

Мета і завдання дослідження. Мета дисертації полягає в обґрунтуванні теоретичних та методологічних положень розвитку системи державного управління безпекою транспортної інфраструктури, а також формування дієвих механізмів його реалізації в Україні.

Для досягнення мети в роботі поставлено та вирішено наступні завдання:

- узагальнити наукові підходи та розробити теоретичні положення щодо формування та реалізації державного управління безпекою транспортної інфраструктури;

– сформулювати методологічні положення щодо функціонування та розвитку системи державного управління безпекою транспортної інфраструктури;

– охарактеризувати та систематизувати види загроз безпеці транспортної інфраструктури, як об'єкту державного управління;

– здійснити аналіз стану державного управління безпекою транспортної інфраструктури України з урахуванням його основні ризик-факторів;

– проаналізувати комплекс компетенцій суб'єктів державного управління безпекою транспортної інфраструктури України;

– на основі узагальнення досвіду європейських країн визначити та запропонувати стратегічні напрями розвитку системи державного управління безпекою транспортної інфраструктури в Україні;

– розробити наукову концепцію інтегрованої системи державного управління безпекою транспортної інфраструктури;

– обґрунтувати пропозиції щодо удосконалення організаційно-координаційного механізму розвитку державного управління безпекою транспортної інфраструктури;

– надати наукові пропозиції щодо розроблення інституційного механізму реалізації державного управління безпекою транспортної інфраструктури з урахуванням інноваційного забезпечення його розвитку.

Об'єктом дослідження є процес державного управління безпекою транспортної інфраструктури.

Предметом дослідження є теоретико-методологічні положення формування та реалізації державного управління безпекою транспортної інфраструктури України та механізми його реалізації.

Методи дослідження. Методологічною основою роботи є загальнонаукові та спеціальні методи дослідження, що ґрунтуються на

сучасних наукових засадах управлінської, економічної та споріднених з ними наук. Для реалізації поставлених в дисертації завдань використовувалися такі методи: абстрактно-логічний, історичний і системно-структурний аналіз – в процесі узагальнення теоретичного доробку з проблем державного управління безпекою транспортної інфраструктури та механізмів його реалізації, а також формулювання висновків; метод теоретичного узагальнення – для дослідження категорійного апарату теорії державного управління; порівняльний аналіз та групування – при наданні характеристики та систематизації видів загроз безпеці транспортної інфраструктури, як об'єкту державного управління та вивченні досвіду європейських країн щодо розвитку системи державного управління безпекою транспортної інфраструктури; економіко-статистичний – для оцінки техніко-економічного стану об'єктів транспортної інфраструктури; методологія комплексного аналізу – для виявлення стану державного управління безпекою транспортної інфраструктури України; розрахунково-конструктивний метод – для визначення напрямів розвитку системи державного управління безпекою транспортної інфраструктури в Україні, а також розроблення наукової концепції інтегрованої системи державного управління безпекою транспортної інфраструктури; факторний аналіз – при виявленні та аналізу ризик-факторів, які обумовлюють стан системи безпеки транспортної інфраструктури, а також тенденції та перспективи державного управління у цій сфері; методи моделювання та формалізації – при обґрунтуванні пропозицій щодо формування інституційного забезпечення та удосконалення організаційного механізму розвитку державного управління безпекою транспортної інфраструктури.

Інформаційну базу дослідження склали: зібрані, опрацьовані й узагальнені автором офіційні матеріали Державної служби статистики України, закони України та підзаконні нормативно-правові акти Президента України, Кабінету Міністрів України, науково-аналітичні статті та монографії українських й зарубіжних авторів, зокрема у міжнародних наукометричних

базах даних, матеріали науково-комунікаційних заходів, інформаційні та довідкові видання органів влади України та міжнародних організацій.

Наукова новизна одержаних результатів визначається особистим внеском дисертанта у розв'язання актуальної наукової проблеми у галузі державного управління, яка полягає у обґрунтуванні теоретико-методологічних положень розвитку системи державного управління безпекою транспортної інфраструктури та формування дієвих механізмів його реалізації в Україні. Найсуттєвіші результати дисертаційного дослідження, що містять наукову новизну передбачають наступне:

вперше:

– сформульовано і обґрунтовано наукову концепцію інтегрованої системи державного управління безпекою транспортної інфраструктури України, яка визначає шляхи розвитку об'єкту управління, вимоги загального характеру до технологій і необхідних ресурсів, ключових факторів досягнення стратегічних цілей, розкриває засоби вирішення організаційних питань у процесі реалізації стратегічних планів, та структурно передбачає: загальний опис та оцінку стану об'єкту управління і його позицію у зовнішньому середовищі; характеристику суб'єктів управління; цілі розвитку об'єкта управління на заданий період; проблеми і завдання, які мають бути вирішені для досягнення стратегічних цілей; шляхи та етапи реалізації стратегічних цілей; очікувані результати, показники та критерії їх оцінки (спеціальність: 25.00.05);

– розроблено інституційний механізм державного управління безпекою транспортної інфраструктури щодо забезпечення адекватності системи управління тенденціям змін суспільно-економічних умов, що передбачає формування Інноваційного кластера, орієнтованого на продукування і поширення нових знань і технологій, забезпечення трансформації винаходів на інновації й конкурентні переваги, та до структури якого входять: Рада інноваційного кластеру, управляюча компанія, Міжвідомчий центр забезпечення безпеки транспортної інфраструктури, бізнес-структури сфери

транспорту та виробництва, університети та науково-дослідні інститути, інфраструктурні суб'єкти (спеціальність: 25.00.02);

удосконалено:

– методологічний підхід до формування механізмів державного управління безпекою транспортної інфраструктури, що ґрунтується на комплексному поєднанні таких складових: формування бази даних диспетчерсько-інформаційної системи забезпечення управління безпекою транспортної інфраструктури України; визначення категорійності об'єктів транспортної інфраструктури; організація оцінки вразливості об'єктів транспортної інфраструктури; уповноваження спеціалізованих організацій для забезпечення безпеки об'єктів транспортної інфраструктури; затвердження індикативних планів забезпечення безпеки транспортної інфраструктури; створення системи навчання та атестації персоналу; організація забезпечення охорони об'єктів транспортної інфраструктури; організація контролю за реалізацією індикативних планів (спеціальність: 25.00.02; 25.00.05);

– систему принципів державного управління безпекою транспортної інфраструктури, що враховує: гарантування державою функціонування й розвитку системи забезпечення безпеки транспортної інфраструктури; стандартизація системи управління безпекою; державний контроль і нагляд за діяльністю виробників, імпортерів, власників транспортних засобів; адекватність санкцій за порушення норм і правил безпеки транспортної інфраструктури; координації дій із забезпечення безпеки транспортної інфраструктури; попередження і запобігання надзвичайних ситуацій в процесі розбудови й експлуатації транспортної інфраструктури; єдність підходів до професійного добору, підготовки й перепідготовки фахівців у сфері безпеки транспортної інфраструктури (спеціальність: 25.00.02);

– підхід до класифікації та характеристики загроз безпеці транспортної інфраструктури, як об'єкту державного управління, за комплексом таких змістовних критеріїв: *за локалізацією джерел загрози*, що включають внутрішні і зовнішні; *за ступенем ймовірності* загрози поділено на й потенційні; *за*

характером джерел виникнення загрози поділено на соціогенні, техногенні, природні (спеціальність: 25.00.05);

– організаційно-координаційний механізм державного управління безпекою транспортної інфраструктури на основі створення Міжвідомчого центру забезпечення безпеки транспортної інфраструктури, основними завданнями якого є інформаційно-координаційне, науково-методичне та інноваційне забезпечення діяльності суб'єктів управління та інших стейкхолдерів, супровід синхронізації української та європейської транспортної інфраструктури, моніторинг, участь у формуванні та реалізації довгострокових й оперативних планів щодо профілактики, попередження та нейтралізації внутрішніх і зовнішніх загроз безпеці транспортної інфраструктури України (спеціальність: 25.00.02; 25.00.05);

набуло подальшого розвитку:

– категорійний апарат теорії державного управління, що передбачає тлумачення сутності понять: «безпека транспортної інфраструктури» з позиції геополітичного підходу забезпечення державних інтересів у сфері економіки та оборони, що являє собою самостійний вид в системі державної безпеки, спрямований на формування і збереження стану захищеності транспортної інфраструктури як стратегічного комунікаційного ресурсу, через який забезпечується стійкий розвиток українського суспільства у довгостроковій перспективі; «державне управління безпекою транспортної інфраструктури», що передбачає діяльність органів влади з розроблення й реалізації комплексу заходів та механізмів впливу щодо формування та функціонування системи раціональної превентивної безпеки з метою максимально можливого, економічно обґрунтованого зменшення ймовірності виникнення, запобігання аваріям та інцидентам на об'єктах транспортної інфраструктури, мінімізації їх наслідків, на основі якої забезпечується стійке задоволення потреб населення та суспільного виробництва, цілісність економічного простору країни та міцність зв'язків між її регіонами, інтеграція країни в систему міжнародної

торгівлі з урахуванням національних інтересів України (спеціальність: 25.00.02; 25.00.05);

– методологічні положення державного управління безпекою транспортної інфраструктури, що орієнтовані на забезпечення його ефективності та передбачають уточнення та систематизацію відповідних умов (визначення та дотримання пріоритетів; організаційно-правове, фінансово-матеріальне та інформаційне забезпечення заходів державного впливу, консолідація зусиль органів влади та інших стейкхолдерів) та чинників (технічний стан транспортної інфраструктури, забезпечення засобами технічного контролю, діагностики та охорони; укомплектованість та рівень підготовки фахівців; інформаційне забезпечення; напрацьованість механізмів протидії терористичним актам та несанкціонованому втручання; стан протипожежної безпеки; взаємодія правоохоронних органів) (спеціальність: 25.00.05);

– узагальнення і систематизація комплексу ризик-факторів державного управління безпекою транспортної інфраструктури, що включає два блоки: а) розмір території та геоелектронічне розташування країни (низький рівень якості транспортної мережі, швидкості транзитних перевезень, пропускної спроможності прикордонних пунктів; негнучка тарифна політика; військова агресія Російської Федерації та окупація частини території України; економічна криза), що супроводжується значним зниженням міжнародного економічного впливу України, підвищенням ризиків та загроз державній безпеці, зниженням можливостей захисту національних інтересів у сфері транспортної інфраструктури; б) політичний і соціально-економічний розвиток (недостатній рівень координації суб'єктів на центральному і місцевому рівні, наукових установ, громадських організацій та бізнес-структур, неефективний державний нагляд та контроль, організаційне відокремлення суб'єктів управління різними підсистемами, дроблення функцій управління між окремими елементами, недосконалість правового механізму, недостатнє фінансове забезпечення заходів безпеки транспортної інфраструктури) (спеціальність: 25.00.05);

– стратегічні напрями розвитку системи державного управління безпекою транспортної інфраструктури, що ґрунтуються на позитивному досвіді стандартизації в європейських країнах, відповідають змінам в сучасних суспільно-економічних умовах та передбачають: формування ефективного механізму нормативно-правового забезпечення системи управління; розробку загальних критеріїв та методів забезпечення з поступовим встановленням показників безпеки, з їх подальшим їх вдосконаленням; зміцнення інституціональної спроможності органів влади та реформування системи державного нагляду і контролю; формування джерел та механізмів фінансового забезпечення із залученням позабюджетних ресурсів; активне запровадження інформаційних технологій та принципів мультимодальності; модернізація об'єктів транспортної інфраструктури; створення інноваційного кластеру безпеки транспортної інфраструктури; забезпечення екологічних стандартів, нормативів використання природних ресурсів (спеціальність: 25.00.02; 25.00.05).

Практичне значення одержаних результатів полягає в розробці теоретичних та методологічних положень доведених до рівня конкретних пропозицій, придатних для впровадження в управлінську практику.

Результати досліджень щодо організаційно-правового забезпечення системи управління безпекою транспортної інфраструктури використані в діяльності Одеської філії Державного підприємства «Адміністрація морських портів України» при підготовці комплексу заходів з удосконалення організаційно-функціональної структури управління безпекою транспортної інфраструктури України в портовій сфері (довідка про впровадження б/н 15.11.2022). Пропозиції щодо реалізації організаційно-правових механізмів впровадження європейських стандартів безпеки транспортної інфраструктури використані в діяльності Акціонерного товариства «Українська залізниця» при підготовці переліку національних стандартів для цілей застосування Технічного регламенту безпеки інфраструктури залізничного транспорту (довідка про впровадження №ЦР-23/187 від 22.08.2022 р.).

Теоретичні розробки дисертаційної роботи використовуються у навчальному процесі Національного університету «Одеська морська академія» при підготовці здобувачів вищої освіти за спеціальністю «Морський та внутрішній водний транспорт» в рамках навчального курсу «Безпека і охорона на морі» (довідка №363 від 09.08.2022 р.); Інституту Військово-Морських Сил Національного університету «Одеська морська академія» при підготовці офіцерів тактичного рівня зі спеціальності «Корабельна зброя та засоби навігації» (довідка про впровадження №374 від 08.08.2022р.); Одеського національного морського університету при підготовці здобувачів освіти другого (магістерського) рівня за навчальними дисциплінами «Організація морської безпеки та управління ризиками», «Морські адміністрації», «Правове забезпечення судноплавства», «Безпечна організація морських перевезень» (довідка про впровадження №К/727 від 11.08.2022 р.).

Особистий внесок здобувача. Дисертаційна робота є самостійно виконаним науковим дослідженням. Наукові розробки, висновки і пропозиції, що містяться в роботі, належать особисто автору. З наукових праць, опублікованих у співавторстві, у дисертації використано лише ті положення, які є результатом особистої роботи автора. Внесок автора в опубліковані колективні роботи конкретизовано у списку публікацій.

Апробація результатів дослідження. Основні положення й результати дисертації доповідались і обговорювались на конференціях, конгресах і семінарах, зокрема: «Advanced discoveries of modern science: experience, approaches and innovations» (Amsterdam, Netherlands, October 29, 2021), «Ricerche scientifiche e metod: della loro realizzazione: esperienza mondiale e rella domestiche» (Bologna, Italy, november 12, 2021), «Scientific practice: modern and classical research methods» (Boston, USA, October 15, 2021), «Грааль науки» (Віниця, Vienna, Austria, 22 Жовтня 2021), «Education and science of today: intersectoral issues and development of sciences» (Cambridge, Great Britain, October 29, 2021), «*Current issues of science*» (Sydney, Australia, December 17, 2021), «9 world – US Conference Proceedings» (Seattle, USA, January 9, 2022),

«Formation innovative potential» (Tel Aviv, State of Israel, November 26, 2021), «Sectoral research XXI: characteristics and features» (Chicago, USA, October 15, 2021), «Science and Practice: implementation to Modern Society» (Manchester, Great Britain, May 6-8, 2022), «Resent scientific investigation» (Oslo, Norway, April 26-28, 2022).

Публікації. Основні положення дисертаційної роботи опубліковано у 35 наукових працях, із них: 4 монографій (в тому числі 1 – одноосібна); 3 статті у зарубіжних виданнях, що включенні до міжнародних наукометричних баз даних Web of Science); 1 стаття у періодичному науковому виданні зарубіжної країни; 16 статей у вітчизняних фахових виданнях категорії «Б»; 11 тез доповідей на міжнародних наукових конференціях.

Структура і обсяг роботи. Дисертація складається зі вступу, п'яти розділів, висновків, списку використаних джерел, додатків. Повний обсяг дисертації – 436 сторінок, основний текст складає – 363 сторінок. Робота містить 14 рисунків, 7 додатків. Список використаних джерел складається з 371 найменувань.

РОЗДІЛ 1.

ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

1.1. Генеза наукових підходів до проблеми державного управління безпекою транспортної інфраструктури

Транспортна інфраструктура належить до однієї з найважливіших галузей економіки країни. Її функціонування спрямоване на забезпечення суспільного виробництва та населення у перевезеннях, а розвиток і вдосконалення реалізується державою відповідно до положень національних стратегій і програм, враховуючи пріоритетні цілі і завдання, з використанням досягнень науково-технічного прогресу.

Так, єдину систему транспортної інфраструктури в Україні складають: транспортна інфраструктура загального користування (автомобільний, залізничний, авіаційний, водний, міський електротранспорт, зокрема метрополітен); залізничний промисловий транспорт; трубопровідний транспорт; відомчий транспорт; шляхи сполучення.

Єдина система транспортної інфраструктури має відповідати певним вимогам щодо суспільного виробництва, а також національної безпеки, повинна мати розгалужену мережу для забезпечення повного комплексу надання транспортних послуг, зокрема й для зберігання вантажів, логістичної підготовки до транспортування, забезпечувати реалізацію зовнішньоекономічної діяльності.

Щодо залізничного транспорту, то він є однією з базових галузей національної економіки, що забезпечує господарські в'язки (внутрішні й зовнішні), а також потреби населення у перевезеннях. Функціонування залізничного транспорту як складової єдиної системи транспортної інфраструктури країни забезпечує ефективну діяльність інших галузей

економіки, соціальний розвиток, зміцнює обороноздатності країни, сприяє міжнародному співробітництву.

Залізниця у комплексі з іншими видами транспортної інфраструктури якісно і своєчасно здійснює перевезення вантажів і пасажирів, з урахуванням вимог безпеки руху. До комплексу залізничного транспорту належать підприємства, які здійснюють перевезення вантажів і пасажирів, рухомий склад, шляхи сполучення, будівельні, промислові, торговельні та постачальні підприємства, учбові заклади, технічні школи, дошкільні заклади, а також охорони здоров'я, культури, спорту, проектно-конструкторські та науково-дослідні установи, інші підприємства та установи, що забезпечують функціонування і розвиток залізничної інфраструктури.

До складу водної транспортної інфраструктури належать підприємства морського і річкового транспорту. Перші здійснюють перевезення вантажів і пасажирів, включають порти, пристані, рухомий склад, судноремонтні заводи, підприємства зв'язку, будівельні, промислові, торговельні, постачальні підприємства, освітні заклади, охорони здоров'я, науково-дослідні та проектно-конструкторські установи, інші підприємства, установи незалежно від форм власності, які забезпечують функціонування морського транспорту.

Щодо річкової транспортної інфраструктури, то вона включає підприємства, які здійснюють перевезення вантажів і пасажирів, порти, пристані, рухомий склад, суднобудівельні та судноремонтні заводи, а також ремонтно-експлуатаційні бази, підприємства зв'язку, промислові, торговельні, постачальні підприємства, освітні заклади, охорони здоров'я, культури та спорту, проектно-конструкторські установи та інші підприємства, організації незалежно від форм власності, які забезпечують функціонування і розвиток річкового транспорту.

До складу інфраструктури автомобільного транспорту належать підприємства, що здійснюють перевезення вантажів і пасажирів, ремонтні підприємства, рухомий склад, транспортно-експедиційні підприємства,

автостанції та автовокзали, освітні заклади, будівельні організації, заклади соціального побуту, інші підприємства, незалежно від форми власності, які забезпечують функціонування і розвиток автомобільного транспорту.

До складу інфраструктури авіаційного транспорту належать підприємства, що здійснюють перевезення вантажів і пасажирів, аерофотозйомки, виконують сільськогосподарські роботи, транспортні засоби, аеропорти, аеродроми, аероклуби, системи, які здійснюють управління повітряним рухом, освітні заклади, ремонтні заводи та інші підприємства, організації, які забезпечують функціонування та розвиток авіаційного транспорту.

До інфраструктури міського електротранспорту належать підприємства міського електротранспорту, які виконують перевезення пасажирів, рухомий склад, електромережі, ремонтно-експлуатаційні депо, ремонтні заводи, та заводи з виготовлення запчастин, споруди зв'язку, ремонтно-будівельні, промислові, торговельні та постачальні організації, освітні заклади, проектно-конструкторські та науково-дослідні установи, заклади сфери охорони здоров'я, рекреації, культури і спорту, інші підприємства, організації, що забезпечують функціонування та розвиток міського електротранспорту.

Складовим елементом єдиної системи транспортної інфраструктури України виступає відомчий транспорт, до складу якого належать відомства, які мають відповідний транспортний парк і повинні забезпечувати його функціонування і розвиток у відповідності до вимог безпеки. Відносини суб'єктів, які мають відомчий транспорт, з іншими підприємствами, організаціями, регулюються кодексами, а також статутами видів транспорту.

Окреме важливе місце в єдиній системі транспортної інфраструктури України займає трубопровідний транспорт. Специфіку його організації і експлуатації в Україні (промисловий трубопровідний транспорт і магістральний трубопровідний транспорт) становлять: відсутність договорів

перевезення, спосіб транспортування, спеціальне правове регулювання експлуатації об'єктів інфраструктури.

Транспорт слід віднести до найбільш критичних об'єктів: різкий зріст частки перевезень транспортом небезпечних вантажів, використання транснаціональними злочинними угрупованнями контрабанди зброї та наркотиків як джерела фінансування тероризму, високий ступінь зношеності та аварійності об'єктів транспортного комплексу, можливість навіть одною акцією впливати одночасно на велику кількість людей. Транспорт, в силу свого транснаціонального характеру, став або середовищем «господарської» діяльності міжнародних кримінально-терористичних угруповань, або об'єктом бандитських нападів, за допомогою політичного шантажу та тиску. В силу цих обставин забезпечення безпеки на транспорті стає одним з пріоритетних напрямків у діяльності держави та складовою національної безпеки.

Сутнісною метою національної безпеки України виступає свобода життєдіяльності, демократичний саморозвиток українського народу. Захист такої свободи, її чинників та умов становить основу діяльності із забезпечення національної безпеки.

Питання забезпечення національної безпеки займають важливе місце в системі державної політики України. Процеси глобалізації модифікують структуру ризиків та загроз національній безпеці, підвищують значення прикордонних конфліктів малої інтенсивності, мережевих радикальних та сепаратистських структур, інформаційних війн та інше. Система забезпечення національної безпеки повинна удосконалюватись у пошуках ефективних відповідей на нові виклики.

Події, які почали розгортатись в Україні наприкінці 2013 року та мали своє продовження в 2014 році, анексія Криму, ведення операції об'єднаних сил на сході країни та економічна криза обернулись для України значним зниженням її міжнародного впливу, швидким підвищенням ризиків та загроз її національній безпеці, зниженням можливостей захисту та просування за

кордон національних інтересів. Виникло багато потенційних загроз сухопутним, повітряним, водним транспортним каналам. Цілісність економічного простору держави, міцність зв'язків між її регіонами більш ніж раніше почали залежати від рівня розвитку транспорту. В умовах формування нової моделі розвитку світової економіки транспорт все більше стає інструментом реалізації національних інтересів України, забезпечення гідного місця держави у світовій господарській системі.

Розвиток транспортного комплексу сприяє не тільки відродженню галузей промисловості України (машинобудування, авіабудування, виробництво будівельних матеріалів, нафтохімічна промисловість, чорна металургія), але й прискоренню темпів зростання загальнонаціонального промислового виробництва. У сучасних умовах транспорт – це сфера активного упровадження високих технологій, несанкціоноване втручання до якої пов'язане з загрозами виникнення катастроф техногенного характеру. Крім того, транспортні комунікації в даний час швидко інтегруються у світову транспортну систему і потенційний збиток (прямий та опосередкований) від можливих загроз транспортній безпеці у зв'язку з суттєвим зростання впродовж останніх років вантажних і пасажирських перевезень.

Основні національні транспортні шляхи, формують опорну транспортну мережу держави, активно вбудовуються в міжнародні транспортні мережі, що не тільки дозволяє вибрати оптимальні маршрути товароруку, підвищує швидкість доставки вантажів, але й забезпечувати надійність перевезень. Останнє в теперішній час набуває особливої важливості в рішенні соціально-економічних проблем держави, в забезпеченні її територіальної цілісності та суверенітету. На фоні зростаючої активізації воєнних, терористичних загроз, конкретні транспортні програми, які розробляються за кордоном, у тому числі у суміжних державах Європи, означають не просто витіснення України з ринку у цьому найважливішому регіоні світу, але й укріплення фактично мобілізаційно підготовленого плацдарму для різноманітних небезпечних акцій. У зв'язку з цим поставленні завдання по забезпеченню конкретних заходів

підтримки та стимулювання діяльності транспортного комплексу держави, ефективна вбудова його в транспортний простір Європи представляє вагому складову державної транспортної політики.

Місію транспорту ще у XIX столітті визначив Д.І. Менделєєв, який сформулював її як «центр гравітації держави». Вивчення проблем транспорту держави через призму забезпечення національної безпеки можливо поділити на декілька напрямків. Перший напрямок складають наукові дослідження, які спрямовані на розробку різноманітних парадигм, концептуальних та методологічних підходів вивчення проблем національної безпеки. В більшості дані пошуки перетинаються у процесі розробки Концепції національної безпеки, тематичних доповідях наукових установ, галузевих інститутів, університетів, результатах різних конгресів, конференцій, семінарів, моніторингових досліджень.

Загальним питанням або різним актуальним питанням забезпечення національної безпеки в своїх наукових розробках розглядали В. Г. Андрійчук, М.І.Абдурахманов, В. А. Барішполець, Д. В. Барішполець, П. Д. Біленчук, О. С. Бодрук, О. М. Гончаренко, В. П. Горбулін, М. Дзлієв, О. П. Дзьобань, О. Дергачов, А. Б. Качинський, Г. К. Крючков, В. А. Ліпкан, В. Л. Манилов, Н.Р.Нижник, В. Ю. Ольшевський, І. М. Петрів, С.І. Пирожков, О. Л. Романов, А. С. Сіцінський, Г. П. Ситник, В. О. Шамрай, В. І. Ярочкін та інші [8-30].

Достатньо ґрунтовно питання щодо національної безпеки, соціально-психологічних та політико-правових аспектів тероризму розглянуті в роботах Антипенко В., Богданович В., Ємельянов В., Крутов В., Ліпкан В., Нижник Н., Ольшанський Д., Саакян М., Ситник Г., Кондратьєв Я., Малісон В. та Малісон С., Романюк Б., Телешун С. [31-59]; безпеки руху, державного регулювання транспортного забезпечення розглядали Зеркалов Д., Крупіна О., Некрасов Ю., Ткаченко А., Соколов О. [60,61].

Другий напрям в контексті досліджуваної теми пов'язано з євроінтеграцією України. Зокрема, об'єктивні умови формування та реалізації процесів стабілізації, подального відновлення України зумовлюють

спрямованість на інтеграцію до глобальної економічної системи, перш за все, – на інтеграцію із європейськими країнами. Такий процес неминуче призведе до збільшення обсягу торговельних операцій між країнами. При цьому, географічне розташування України дає їй змогу бути вигідним зв'язуючою ланкою транзитних перевезень між країнами Європи, Близького Сходу та Азії.

З приводу ідеї євразійства писали : Н.С.Трубецкой, П.Н.Савицький, П.П.Сувчинський, Г.В.Фроловський, В.Н.Ільїн, Н.Н.Алексєєв, Н.Я.Данилевський, В.П.Нікітін; потім А. Акаєв, П.Биков, Г.В.Вернадський, Л.Н.Гумільов, Н.А.Назарбаєв, Н.І.Рижков, І.Б.Орлова, А.С.Панарін.

Однією з ключових систем, які забезпечують транспортні перевезення в Україні, виступає транспортно-комунікаційна мережа, до якої висуваються доволі високі вимоги щодо регулярності, надійності, якості, безпеки транспортних зв'язків, вартості і строків доставки. Тому стан транспортних комунікацій на території України повинен відповідати стандартам європейської інтеграції.

Наукові роботи, в яких висвітлюються питання, пов'язані із національною безпекою та національними інтересами, інтеграцією транспортної інфраструктури, перспективами подальшого розвитку транзитних транспортних каналів (міжнародних і регіональних), мають суттєве значення. До таких робіт відносяться наукові публікації С.А.Анісімова, В.В.Васильєва, Є.М.Васильєвої, С.С.Гончаренко, Ю.А.Євдокімова, К.Є.Каратаєвої, В.Н.Лівшиця, В.М.Пазовського, В.А.Персіанова, С.А.Проскуріна, О.І.Сиченкової, а автори Геккер В., Зеркалов Д., Крупіна О., Некрасов Ю., Ткаченко А., Соколов О., Шамрай Д. висвітлили питання безпеки руху, державного регулювання транспортного забезпечення.

В свою чергу питання щодо безпеки руху, державного регулювання у сфері транспортного забезпечення висвітлили В.Геккер, Д.Зеркалов, О.Крупіна, Ю.Некрасов, А.Ткаченко, О.Соколов, Д. Шамрай.

Суттєву частку займають дослідження конкретних сторін політичної трансформації в умовах глобалізації, коли аналізуються різні сфери життєдіяльності, в тому числі розвиток транспортного комплексу. З цими процесами тісно пов'язані наукові дослідження В.Н.Кудрявцева, Д.С.Львова, Г.В.Осіпова, С.Ю.Глазьєва, М.К.Горшкова, А.В.Дмитрієва, В.Н.Іванова, Р.Г.Яновського, а також таких авторів, як А.А.Горбунов, А.С.Дугін, В.П.Культигін, В.К.Левашов, А.С.Панарін, Ю.В.Яковець, В.І.Якунін.

Україна сьогодні активно долучається до глобальних процеси суспільно-економічного розвитку (приєднання до Світової організації торгівлі, інтеграція до Європейського Союзу). Транспортна інфраструктура має розвиватися інтенсивними темпами, що є необхідним для сприяння економічному та соціальному зростанню країни та її активного залучення до процесів міжнародного поділу праці.

Для України національні інтереси потребують утвердження її як впливового суб'єкта міжнародних відносин, як члена Європейського Союзу. Межування України з ЄС визначає відповідну геополітичну ситуацію. Через це необхідною є системна реалізація зовнішньополітичної стратегії щодо інтеграції України до політичного (зокрема у сфері безпекової політики), правового, економічного та інформаційного європейського простору.

Враховуючи тенденції євроінтеграції щодо доробку до дослідженої проблеми, варта виділити праці Т.В.Блудової, О.С.Бодрука, С.С.Богатчук, О.М.Дуднікова, Б.Ю.Депутата, В.Р.Котковського, В.К.Конаха, П.П.Луцюка, Ю.В.Марченка, В.А.Мисливого, В.П.Матейчика, О.А.Палія, С.В.Руденка, В.Й.Развадовського, Г.І.Рудька, О.Й.Соколова, Г.П.Ситника, В.І.Творонович, І.В.Толокньова, О.В.Філіпенка та інших учених [62-65].

Окремий розділ складають роботи, які мають важливе значення для забезпечення національної безпеки та національних інтересів, які стосуються проблем інтеграції транспортного комплексу в межах близького зарубіжжя, стану та перспектив подальшого розвитку міжнародних і регіональних

транспортних коридорів. До них відносяться наукові публікації С.А.Анісімова, Є.М.Васильєвої, В.В.Васильєва, С.С.Гончаренко, К.Є.Каратаєвої, В.Н.Лівшиця, В.А.Персіанова, В.М.Пазовського, С.А.Проскуріна, О.І.Сиченкової [66-81]. У свою чергу Геккер В., Крупіна О., Зеркалов Д., Ткаченко А., Некрасов Ю., Шамрай Д., Соколов О. акцентували увагу на проблемах державного регулювання безпеки руху, транспортного забезпечення [82-84].

Євроінтеграція України та її транспортного комплексу тісно пов'язана з економічною безпекою держави.

Не зменшуючи важливості розв'язання проблеми безпеки в усіх ісферах діяльності, необхідно звернути агу на базову роль економіки, оскільки виробництво матеріальних благ, їх розподіл і споживання є первинними щодо забезпечення життєздатності і життєдіяльності суспільства [85].

Ключовим принципом розвитку в Україні ринкових відносин виступає забезпечення економічної безпеки на рівні держави (ЕБД). Така постановка питання обумовлює необхідність системного теоретико-методологічного дослідження означеної проблеми в різних її аспектах і проявах. Загроза щодо економічної безпеки співставна загрозі самому економічному суверенітету країни. А це, у свою чергу, означає поступову втрату країною власності на своє національне багатство, втрату можливості визначати й проводити незалежну політику в інтересах свого народу, поступове перетворення країни на сировинний придаток, джерело дешевих трудових, матеріальних, фінансових, інформаційних та інших ресурсів. Урешті-решт країна може втратити свою територіальну цілісність і незалежність.

Національну безпеку держави не можливо розглядати без її економічної безпеки. Економічна безпека на рівні держави передбачає такий стан інститутів влади та економіки, який забезпечує національні інтереси, соціально орієнтований, збалансований розвиток країни, достатній оборонний й економічний потенціал, у тому числі, в умовах несприятливих варіантів розвитку зовнішнього та внутрішнього середовища.

Стан економічної безпеки України в сучасних умовах розбудови громадянського суспільства і ринкової економіки виступає: по-перше, інтегрованим показником її соціально-економічного розвитку; по-друге, базисом для формування стратегії державної політики, а також заходів її реалізації; по-третє, умовою збалансування і реалізації комплексу економічних інтересів держави.

Економічна безпека на рівні держави включає відповідну сукупність суспільних відносин та пов'язаних із ними системи заходів, спрямованих на реалізацію економічного зростання на засадах економічного суверенітету, підвищення добробуту населення з урахуванням глобальних економічних відносин і взаємозалежностей. Вона передбачає сукупність соціально-економічних, демографічних, технологічних, науково-інформаційних, екологічних відносин. Особливістю економічної безпеки на рівні держави є те, що вона визначає і обумовлює рівень ефективності функціонування її складових, чим забезпечується своєчасне виявлення загроз для подальшого уникнення шкоди державі, національним економічним інтересам, економічній системі та забезпечення їх стійкого розвитку.

Економічна безпека на рівні держави має у якості внутрішнього матеріального базису належний показник розвитку продуктивних сил, здатний забезпечити розширене відтворення ВВП; соціально-політичний базис – високий ступінь суспільної злагоди відносно стратегічних національних цілей, які визначають стратегію соціально-економічного розвитку країни.

Система економічної безпеки на рівні держави не існує відокремлено. Вона пов'язана з персональною з економічною безпекою кожного громадянина та глобальною економічною безпекою. Через це схема взаємодії суб'єктів має такий вигляд: громадянин - національна держава - міжнародне співтовариство. Особиста безпека є складовою державної безпеки, яка є також складовою глобальної безпеки. Тому, держава має забезпечувати економічну безпеку власних громадян, свою та міжнародного співтовариства. У цьому контексті

перед державою постає складне завдання – узгодження та збалансування суспільних інтересів в межах держави, інтересів міжнародного співтовариства.

Економічна безпека виступає одним з основних напрямів політики держави щодо забезпечення національної безпеки, її складовою стратегічного розвитку, одним з ключових елементів в системі забезпечення національної безпеки, а також матеріальною основою її складових (енергетичної, продовольчої, демографічної, науково-технічної, екологічної).

На сьогодні наявний вагомий науковий доробок з проблем економічної безпеки, а також її складових. Суттєвий внесок у теорію економічної безпеки зробили такі зарубіжні науковці: Й. Шумпетер, Дж. К. Ван Хорн, В. Сенчагов, Л. Абалкін. Значну роль у дослідженні такої проблематики мають напрацювання українських вчених, серед яких: І.О. Бланк, І.Ф. Бінько, З.С. Варналій, О.Г. Власюк, В. І. Грушко, Б.В.Губський, М. П. Денисенко, М.М. Єрмошенко, Я. А. Жаліло, С. А. Єрохін, О. І. Захаров, М.В. Ковальчук, С.М. Лаптев, В.І. Мунтіян, П. Я. Пригунов, А.І. Сухоруков, А.В.Степаненко, В.С. Сідак, В.А. Тимошенко, В.І.Терехов, В.Б.Тропінін, В.І. Франчук, В.М. Федосов, М.Г. Чумаченко, В. Я. Шевчук, Л. Г. Шемаєва та інших [86-89].

Проблеми забезпечення економічної безпеки виступають предметом дослідження багатьох українських та зарубіжних економістів, зокрема В.Н. Амитана, В.М. Геєця, І.А. Белоусової, Б.В. Гунського, Т.М. Гордієнка, К.Х. Іпполітова, В.А. Предборського, О.А. Кириченка, А.В. Степаненко, В.К. Сенчагова, В.Б. Тропіної, В.О. Ткача, В.Т. Шлемко [90-113] та інших.

В українській науковій літературі мають місце точки зору, за якими категорії «економічна безпека держави», «національна безпека» – визнаються як ідентичні. Зокрема, В.О. Ткач ідентичність таких понять пояснює: по-перше, тим, що основою економічної безпеки держави є розвинена економіка; по-друге, лише рівень економічної безпеки визначає ступінь економічної самостійності держави і незалежності; по-третє, національна економіка в умовах відсутності економічного зростання в окремих галузях, спаду

виробництва, банкрутства підприємств не може вважатися діючою, а все зазначене належить до економічної безпеки.

Євроінтеграційна перспектива України значною мірою залежить від розв'язання низки проблем економічного характеру. Лише у разі успішної реалізації ринкових реформ і забезпечення високого рівня економічного розвитку Україна набуде членства у ЄС.

При інтеграції у світову та європейську економіку все більше посилюється потреба у розвиненій системі транспортної інфраструктури, яка є основою для ефективної інтеграції України до міжнародного співтовариства з урахуванням національних інтересів.

Проблема інтеграції системи транспортної інфраструктури до ЄС широко обговорюється як в професійних, так й у наукових колах. Переважна більшість наукових публікацій присвячена проблемам функціонування транспортних систем на регіональному, національному та глобальному рівнях. Необхідно відмітити роботи Т.Блудової, О.Котлубая, О.Єдіна, І.Могильовкіна, А.Новікової, Л.Мандрик, Ю.Пащенко, Д.Прейгер, К.Плужникова та ін. Основна увага в їх роботах приділена питанням реалізації потенціалу розвитку транспортної системи. Вагомий внесок в державного регулювання транспортних систем забезпечили О.Ігнатенко, Г.Ейтутіс, О.Ложачевська, Ю. Пащенко, Г.Міщенко, В. Развадовський та ін. [114-118].

Економічна безпека на рівні держави є фундаментом національної безпеки. Виступає однією зі стратегічних складових в системі національної безпеки України. Вона визначається як багатофакторна складна категорія, що обумовлює здатність національної економічної системи щодо розширеного самовідтворення для збалансованого забезпечення потреб держави та населення на відповідному рівні, спрямована на усунення, запобігання загроз та наслідків їх негативного впливу.

Система транспортної інфраструктури для країн є важливим чинником розвитку глобальної торгівлі та економічної інтеграції. Економічна роль

системи транспортної інфраструктури розкривається в тому, що він виступає органічною ланкою будь-якого виробництва, здійснює доставку різних видів сировини, продукції, палива з пунктів виробництва до споживачів, бере участь у поділі праці, кооперації і спеціалізації виробництва. Рациональне розміщення виробничих об'єктів неможливе без системи транспортної інфраструктури, використання природних багатств, освоєння нових територій тощо.

Транспортна інфраструктура є однією з основних галузей економіки, а ефективність її функціонування є умовою структурних перетворень економіки, стабілізації, розвитку зовнішньоекономічної діяльності, задоволення потреб суспільного виробництва і населення у перевезеннях, забезпечення економічних інтересів країни.

Україні в умовах реформування економіки необхідна виважена державна політика у сфері транспорту, яка має враховувати її особливості та роль у процесі соціально-економічних перетворень.

Транспортно-дорожній комплекс (ТДК) – це система транспортних комунікацій, що об'єднує всі сучасні види транспорту.

За розміщенням та структурою вони в цілому відповідають внутрішнім і зовнішнім транспортно-економічним зв'язкам країни, проте потребують модернізації і суттєвого вдосконалення для покращення якості надання транспортних послуг, перш за все, у міжнародному сполученні.

Проблеми розвитку технічних інновацій та технологічної модернізації вирішуються незадовільно. Не забезпечуються належним чином соціальні потреби працівників цієї сфери діяльності. Потенційні можливості ТДК використовуються не повною мірою, зокрема щодо експорту надання транспортних послуг.

Наявні тенденції глобальної економіки відзначаються розширенням міжнародної економічної кооперації та господарських зв'язків. Тому основним напрямом політики економічно розвинутих країн виступають інтеграційні процеси, які потребують формування умов для вільної торгівлі і переміщення

товарів, капіталів, робочої сили. Це спричиняє постійну інтенсифікацію міжнародного транзиту вантажів і транснаціональних потоків. Для багатьох країн транзит вантажів через власну територію є суттєвим джерелом валютних надходжень, експорту послуг, створення робочих місць. Проблеми розвитку транзиту мають важливе значення у європейській політиці у сфері транспорту. Про це свідчить розвиток міжнародних транспортних коридорів на головних шляхах транснаціональних перевезень.

Географічне розташування України на перетині важливих транзитних потоків між Азією та Європою, наявність чорноморських портів, мережі автомобільних доріг, залізниць, трубопроводів у меридіональних та широтних напрямках дає необхідні передумови щодо транзиту вантажів та збільшення його обсягів.

Безпека транспортної інфраструктури країни є одним із найважливіших критеріїв її економічного та політичного статусу. Кризи, надзвичайні ситуації та їх подолання, є об'єктивною властивістю процесу розвитку, отже, і загрози виникають постійно, а ресурси для їх попередження, ліквідації наслідків обмежені.

Важливе значення для аналізу проблеми безпеки транспортної інфраструктури та державного управління у сфері транспорту мають наукові публікації Л. М. Артюшина, В. Ф. Андресюка, Б. Гурне, А. С. Гальчинського, Ж. Зітера, В. В. Лісничого, О. С. Ігнатенка, Г. І. Міщенко, О. М. Ложачевської, М. В. Онищука, В. Ф. Опришка, Ю. Є. Пашенка, І. М. Пахомова, В. М. Рижих, В. Й. Развадовського, А. І. Семенченка, А. Г. Савченка, В. А. Скуратівського, А. М. Ткаченко, Д. А. Тимохи, В. В. Юрчишина [119-127].

Розвиток України на демократичних засадах, інтеграція у європейські та глобальні структури потребує перегляду сутності, ролі та місця державного управління щодо діяльності суб'єктів господарювання транспортно-дорожнього комплексу. Державна політика безпеки транспортної інфраструктури реалізується через нормативно-технічну і нормативно-правову

базу, вдосконалення системи та механізмів державного управління, важелі управління об'єктами державної власності (підприємствами транспорту, об'єкти інфраструктури) та державне регулювання діяльності суб'єктів підприємництва.

Важлива роль відводиться також суб'єктам у сфері забезпечення безпеки транспортної інфраструктури, від діяльності яких залежить рівень транспортного обслуговування населення, аварійності, якості транспортних послуг. Проблеми транспортної безпеки, пріоритетних інтересів національної безпеки, транспортної стратегії на наземному, у морському, повітряному просторі досліджувались у роботах С.С.Гончаренко, М.К.Бандмана, К.Є.Каратаєвої, В.А.Корзуна, А.В.Ковтунова, П.В.Куренкова, А.Ф.Котляренко, Р.Г.Леонтєва, В.А.Ламіна, В.Ю.Малова, А.Г.Мартінова, О.В.Соколової, В.А.Хмеля.

В Україні проблемам забезпечення безпеки транспортної інфраструктури поки не приділяється належної уваги. Зокрема, не прийняті ключові нормативні акти: концепція та стратегія безпеки транспортної інфраструктури, закон про безпеку транспортної інфраструктури. Ті заходи, які вживаються, переважно, мають низьку ефективність. Проте, забезпечення відповідного рівня безпеки транспортної інфраструктури є одним з головних завдань держави. Це зокрема підтверджується досвідом розвинених країн та увагою до проблем безпеки транспортної інфраструктури. Також це зумовлено значенням транспортної інфраструктури для сучасної країни. Враховуючи важливість цієї проблематики, можна виділити праці С.І.Азарова, С.С.Богатчук, Т.В.Блудової, О.С.Бодрука, В.І.Гурковського, О.М.Дуднікова, Б.Ю.Депутата, В.Р.Котковського, В.К.Конаха, П.П.Луцюка, В.А.Мисливого, В.П.Матейчика, Ю.В.Марченка, О.А.Палія, С.В.Руденка, В.Й.Развадовського, Г.І.Рудька, О.Й.Соколова, Г.П.Ситника, І.В.Толокнєва, В.І.Творонович, О.В.Філіпенка, І.К.Шаши та інших учених.

Невирішеними раніше є складові загальної проблеми, на які орієнтована ця робота. При цьому окремі аспекти проблеми, якій присвячено це

дослідження, часткового розглянуті в публікаціях зазначених авторів. Проте визначення основних напрямів забезпечення безпеки транспортної інфраструктури в Україні поки не здійснено.

Сьогодні має місце комплекс проблем фінансового, нормативно-правового, соціального, матеріально-технічного, науково-технічного та інформаційного характеру, які потребують розв'язання.

Ситуація ускладнюється через відсутність ефективної системи забезпечення безпеки транспортної інфраструктури, зниження рівня науково-технічного супроводу, недостатню результативність покладених на неї функцій і завдань. Цьому також сприяють невивченість і складність характеру, наявність специфіки соціальних зв'язків між різними групами учасників відносин у процесі функціонування різних об'єктів транспортної інфраструктури.

Безпеку в сучасних умовах необхідно розглядати як найголовнішу ціль, як невід'ємну умову життєдіяльності людей, соціальних груп, держав і міжнародного співтовариства. Тому для України закономірним конкретно-історичним процесом є перегляд конституційно-правового підґрунтя системи забезпечення національної безпеки з урахуванням безпеки транспортної інфраструктури, яка є одним із ключових компонентів. Через це, виникає гостра потреба аналізу на концептуальному рівні проблем безпеки з використанням загальнонаукових і прикладних методів дослідження, спрямованих на обґрунтування концепції забезпечення безпеки транспортної інфраструктури України.

Таким чином, аналіз та узагальнення наукової літератури за цією темою дослідження показав, що основна увага вітчизняних науковців була зосереджена, переважно, на аспектах національної та економічної безпеки, безпеки у глобальному розумінні. Тобто, проблеми безпеки транспортної інфраструктури розглянуті частково, а тому залишаються актуальними.

Україні в складних умовах глобальних економічних процесів необхідна ефективна державна політика, яка враховує геополітичні аспекти, особливості галузі, її роль у процесах соціально-економічних перетворень, забезпечить розвиток транспортної інфраструктури, її конкурентоспроможність.

Передумовою ефективного та надійного функціонування механізму забезпечення безпеки транспортної інфраструктури, реалізації відповідних заходів виступає усвідомлення суб'єктами державного управління й громадськості значущості безпеки транспортної інфраструктури як для безпеки держави, так й щодо інтересів кожного громадянина і суспільства.

Практика показує, що інтеграція зусиль політиків, управлінців, науковців щодо пошуку принципово нових ідей, управлінських та політичних рішень, усвідомлення сучасних підходів стосовно сутності, засобів ,шляхів, способів захисту національних інтересів в системі державного управління безпекою транспортної інфраструктури на науково обґрунтованих засадах залишаються актуальними, а компетенції суб'єктів управління безпекою транспортної інфраструктури потребує вдосконалення.

1.2. Сутність поняття безпека транспортної інфраструктури як складової Національної безпеки України

Безпека транспортної інфраструктури є складовою частиною національної безпеки України, а саме її економічної складової. Тому, перед тим як більш докладніше розглядати її складову, необхідно коротко розглянути саме національну та економічну безпеку держави.

Проблема національної безпеки є однією з ключових у розвитку будь-якого суспільства і належать до найскладніших, найважливіших, багатоаспектних та інтегральних явищ політичного й суспільного життя. Від позитивного її розв'язання значною мірою залежить і позитивне вирішення

всіх інших проблем (економічних, соціальних, правових, морально-етичних тощо).

Суспільна система, що не здатна забезпечити власну національну безпеку, завжди перебуватиме на межі ризику й постійно потерпатиме від тих чи інших внутрішніх або зовнішніх чинників, які тісно пов'язані між собою. З розгортанням процесу формування і становлення суверенних національних держав проблема національної безпеки все більше і більше актуалізувалася. Сьогодні, коли на планеті функціонує понад 250 національних держав з різними традиціями, історичним досвідом, інтересами та амбіціями, проблема національної безпеки для кожної з них набуває доленосного значення. У цьому контексті не є винятком і Україна.

Теоретико-методологічну основу будь-якої концепції складає система понять. Логічною представляється послідовність побудови системи понять теорії транспортної безпеки : безпека – національна безпека – економічна безпека. Не викликає сумніву той факт, що національна безпека – є одною з самих злободенних для України проблем, яка постійно знаходиться в полі зору Президента України та всіх державних структур.

Слід зауважити, що осмислення спеціального поняття «безпека» відбувалось у процесі еволюції думки суспільства щодо походження та держави, розвитку самого суспільства, його інститутів. Аристотель, Б. Спіноза, М.Макіавеллі, Дж. Локк вважали, що сильна держава на чолі із мудрим правителем здатна забезпечити свою суверенність, цілісність, розвиток. Спіноза Б. відмічав, що саме безпека є ключовою чеснотою держави. Руссо Ж.-Ж. вважав, найважливішою турботою держави –турботу про самозбереження.

Стан безпеки є умовою життєдіяльності суспільства, держави, людини; одним з ключових мотивів людської діяльності і світового співтовариства. Категорія національної безпеки відбиває провідну роль нації (її громадсько-державної, політичної спільноти) як носія інтересів суспільного розвитку; визначає, що національна державність є основною формою організації

політичної системи суспільства. При цьому саме національна держава виступає ключовим суб'єктом в системі міжнародних відносин.

З формуванням національних держав, становленням їх як ключового суб'єкта міжнародних відносин, питання безпеки набуло національного характеру. Томас Гобс свого часу зазначив, що національна безпека є не лише центром державницької діяльності, а виступає головним сенсом держави, без якого держава неможлива.

Характерною особливістю розвитку людства є зростання національної свідомості. В цьому відображено елементи здорової реакції на тенденції глобалізації, а також підтвердження факту, що саме національний чинник виступає джерелом історичного розвитку.

Нація на сьогодні являє собою форму суспільної самоорганізації, в якій сукупність універсальних прав людей, культурних й етнічних спільнот – набувають відповідного змістового наповнення. Україна одна з найбільших країн Європи, є володаркою найбагатшої землі та інших природних ресурсів, що потребує відповідної системи національного захисту. Зрозуміло, що питання національної безпеки - це комплексне питання. Вирішення якого потребує скоординованих зусиль державної влади і всього українського народу, оскільки від цього залежатиме саме існування держави та нації.

В сучасних умовах безпеку необхідно розглядати як невід'ємну умову людської діяльності, соціальних груп, держав, суспільств, світового співтовариства. Тому для України закономірним історичним процесом є перегляд правової бази системи забезпечення національної безпеки з урахуванням складової безпеки транспортної інфраструктури, як однієї з базових компонент. Через це, виникає гостра потреба в аналізі безпекових проблем на концептуальному рівні із застосуванням прикладних і загальнонаукових методів пізнання, орієнтованих обґрунтування концепції державного управління безпекою транспортної інфраструктури України.

Термін «національна безпека» з'явилось в політичному лексиконі порівняно не давно. Вперше термін «національна безпека» був вживаний у 1904 р. у виступі президента США Теодора Рузвельта у Конгресі, в якому було обгрунтовано включення Панамського каналу до сфери інтересів національної безпеки США. У 1974 році Конгрес США ухвалив закон «Про національну безпеку», згідно якого було створено існуючу і зараз Раду національної безпеки. В СРСР проблема національної безпеки офіційно не розроблялась. Вона як би включалась у звичну для радянського часу категорію «обороздатність». У подальшому національну безпеку досліджували у військово-політичному аспекті, переважно як проблему забезпечення оборони держави.

Термін національної безпеки залишається поняттям із багатьма значеннями. Зокрема, в політичній науці США національну безпеку розглядають як підтримку системи або цінностей у довготривалій перспективі, як відсутність будь-яких загроз щодо них; як політику, що дає змогу забезпечити автономію соціальних груп, рівень відповідного політичного статусу, рівень економічного добробуту, а не тільки фізичне виживання в межах національних кордонів. Сприйняття сутності національної безпеки обумовлюють політичний та історичний досвід держав, особливості міжнародної ситуації, характер політичних режимів у певний історичний період, цілі воєнної та зовнішньої політики, інші фактори.

Згідно Конституцію України однією з найважливіших функцій і обов'язків України як суверенної, незалежної, демократичної та правової держави є забезпечення її громадянам права на життя, здоров'я, недоторканність і безпеку, честь та гідність, як найвищої в державі соціальної цінності, як об'єктів захисту в структурі національної безпеки (рис.1.1).

Наведені елементи однаково є важливими для розбудови комплексної безпекової системи. Проте, з урахуванням різноманітних чинників, історичних обставин – відповідна складова може мати особливе значення.

Рис. 1.1. Суб'єкти та сфера національної безпеки України

Закон України “Про основи національної безпеки України” [128], ухвалений у червні 2003 року, який втратив чинність 21.06.2018, визначав національну безпеку як стан захищеності важливих інтересів громадянина, держави, суспільства, в межах якої забезпечується безперервний суспільний розвиток, виявлення, нейтралізація та запобігання потенційних й реальних загроз національним інтересам. Згідно закону об'єктами щодо національної безпеки визначено: людина, її права та свободи; суспільство із його морально-етичними, духовними, культурними, інтелектуальними, матеріальні та історичними цінності, природні ресурси, інформаційне середовище; держава - її територіальна цілісність і недоторканність, суверенітет, конституційний лад; нація та національні спільноти, чинники її саморозвитку та самобутність; соціальні спільноти, чинники їх розвитку та функціональні ролі; природне середовище.

В Україні національна безпека забезпечується шляхом формування та реалізації виваженої державної політики у відповідності з прийнятими у встановленому порядку доктринами, концепціями, стратегіями та програмами у визначених сферах.

Органом, що координує розв'язання питань національної безпеки та оборони є Рада національної безпеки та оборони України (РНБОУ). Саме від якості функціонування цього органу в основному залежить практична реалізація національних інтересів, важливість чого в сучасному стрімко трансформованому світі незаперечна.

Згідно статті 1 Закону «Про основи національної безпеки України» (із змінами), національна безпека передбачає захищеність найбільш значущих інтересів людини, суспільства і держави, коли забезпечуються сталий суспільний розвиток, своєчасне виявлення, нейтралізація і запобігання загроз (реальних та потенційних) національним інтересам у сферах оборони, прикордонної та правоохоронної діяльності, боротьби з корупцією, охорони здоров'я, міграційної політики, науково-технічної та інноваційної політики, освіти та науки, культурного розвитку населення, інформаційної безпеки та забезпечення свободи слова, пенсійного забезпечення та соціальної політики, житлово-комунального господарства, захисту прав власності, ринку фінансових послуг, фондових ринків, митної та податково-бюджетної політики, підприємницької діяльності і торгівлі, ринку банківських послуг, монетарної та валютної політики, інвестиційної політики, ліцензування, ревізійної діяльності, захисту інформації, транспорту та зв'язку, промисловості та сільського господарства, енергетики та енергозбереження, інформаційних технологій, функціонування природних монополій, використання земельних та водних ресурсів, надр, захисту навколишнього природного середовища при виникненні негативних тенденцій до створення реальних або потенційних загроз щодо національних інтересів [128].

Також національна безпека передбачає систему оптимізації взаємозв'язків між ресурсами суспільства та усвідомленими загрозами. Для суспільства загрози існують завжди. При цьому рівень захищеності не буває максимальним. Національна безпека, через це, виступає динамічним засобом забезпечення балансу між потенційними та реальними загрозами, а також здатністю суб'єкта їм протидіяти.

Національна безпека реалізується через систему відносин між суспільством та особою, між державою і громадянином, між державою і суспільством, між різними державами. Національна безпека являє собою стан відносин внутрішнього і міждержавного характеру, який визначає ефективність забезпечення гарантій прав і свобод людини та громадянина, інтересів суспільства, базових цінностей та суверенної держави від зовнішніх і внутрішніх загроз.

Основними принципами забезпечення національної безпеки виступають: пріоритетність прав і свобод людини; пріоритет договірних засобів вирішення конфліктів; верховенство права; адекватність потенційним і реальним загрозам та своєчасність заходів забезпечення національних інтересів; взаємодія та чітке розмежування повноважень органів державної влади щодо національної безпеки; громадський контроль над системою оборони держави, а також іншими елементами в структурі національної безпеки; використання механізмів колективної міжнародної безпеки та міждержавних систем в інтересах України [128].

Державна економічна безпека забезпечує готовність і можливість економіки створювати належні умови життя особи, її розвитку, підтримує військово-політичну і соціально-економічну стабільність держави і суспільства, здатність протистояти впливу зовнішніх і внутрішніх загроз. Ефективна і надійна система економічної безпеки є умовою для стабільного соціально-економічного розвитку країн, гарантування її незалежності. Сенчагов В. з цього приводу, наголошує, що категорія національної безпеки може бути лише декларацією без належної оцінки економічної системи, її стійкості щодо зовнішніх і внутрішніх загроз. Вона являє собою одну з ключових аспектів діяльності держави та суспільства. Вочевидь, вивчаючи окремі аспекти національної безпеки, є неможливим оминати її економічні аспекти.

Категорія «економічна безпека», яка включає системну оцінку економіки країни, її стану щодо захисту національних інтересів, – має системний характер, що обумовлено відповідними чинниками і умовами:

1. Відмінності в економічних і соціальних потребах, в інтересах господарських суб'єктів, прагнення їх повного забезпечення;
2. Обмеженість ресурсів та ступінь забезпеченості економічних суб'єктів такими ресурсами загострюють конкурентну боротьбу. Зростання конкурентоспроможності окремих економічних суб'єктів, при цьому, може сприйматись іншими як потенційна або реальна небезпека, а також загроза їх інтересам;
3. Економічна безпека враховує здатність економіки забезпечувати суверенітет держави, її положення геополітичній системі, пристосовуватись до динамічних умов розвитку;
4. Економічна безпека передбачає готовність суб'єктів влади протидіяти викликам розвитку і загрозам на основі підвищення результативності та ефективності управління, створення правових і економічних умов.

Економічна безпека держави являє такий стан інститутів влади та економіки, при якому забезпечується належний захист національних інтересів, соціально орієнтований, гармонійний розвиток країни, достатній оборонний та економічний потенціал, зокрема за несприятливих сценаріїв розвитку зовнішніх та внутрішніх процесів [129].

Економічна безпека держави не існує окремо, як замкнена система. Вона пов'язана з глобальною економічною безпекою економічною та безпекою людини. Тому структура її суб'єктів має наступний вигляд: особа (людина) - національна держава - міжнародне співтовариство. Так, безпека людини є елементом державної безпеки, яка є складовою глобальної безпеки. Тому держава має забезпечувати економічну безпеку громадян, власну безпеку, а також міжнародного співтовариства. Тому перед системою державного

управління безпекою постає складне завдання щодо узгодження інтересів суспільства з інтересами держави та інтересами міжнародного співтовариства.

Економічна безпека передбачає комплекс заходів, механізмів, орієнтованих на стабільний та постійний розвиток економіки країни, що спрямовані на протидію зовнішнім і внутрішнім загрозам [130]. Таким чином, формується здатність протидіяти і протистояти системі загроз внутрішнього і зовнішнього походження, підвищується конкурентоздатність економіки країни у глобальному економічному просторі, оборонний й економічний потенціал, що призводить до підвищення якості та рівня життя населення.

Як багатofакторна складна категорія економічна безпека обумовлюється економічного механізму, його станом, який має забезпечувати і сприяти економічному розвитку, соціальної сфери, захисту національних економічних інтересів. Саме в результаті цього формується спроможність протидіяти і протистояти системі зовнішнього і внутрішнього загроз, підвищується конкурентоздатність економіки країни, забезпечується її високий оборонний й економічний потенціал.

Становлення демократичної, суверенної, правової держави, рух шляхом світової цивілізації, формування громадянського суспільства, є незворотним, об'єктивним, але тривалим і складним процесом. Забезпечити власний суверенітет держава може тільки на основі конкурентоспроможної та ефективної та соціально орієнтованою економіки. Саме рівнем ефективності економіки країни у кінцевому підсумку визначається її місце у глобалізованому світі.

Економічна безпека формується на наступних основних принципах:

1) економічна незалежність, тобто можливість здійснення державного контролю за використанням внутрішніх ресурсів, досягнення рівня ефективності виробництва, якості продукції для формування конкурентних переваги національних виробників та активного долучення до міжнародної торгівлі, обміну інноваціями, розвиток коопераційних зв'язків;

2) стабільність і стійкість економіки країни, яка визначається міцністю і надійністю усіх складових економічної системи, стримуванням деструктивних чинників, захистом права власності, створенням гарантій та умов для активізації підприємництва;

3) здатність до прогресу й саморозвитку, самостійно захищати і реалізовувати національні інтереси, формувати сприятливий інноваційно-інвестиційний клімат, розвивати інтелектуальний потенціал, модернізувати технологічні процеси, підтримувати високий рівень для самодостатності економічної системи.

Система економічної безпеки має складну структуру. У науковій літературі економічна безпека визначається як елемент національної безпеки, але єдиної наукової позиції щодо її елементів немає. Вважаємо, що елементами економічної безпеки є фінансова, макроекономічна, зовнішньоекономічна, інвестиційна, енергетична, науково-технологічна, виробнича, продовольча демографічна, соціальна та безпека транспортної інфраструктури. Це свідчить про те, що це поняття є багатовекторним та багатограним, що означає складність категорії «економічна безпека».

Основною метою системи економічної безпеки виступає забезпечення ефективності всіх складових економічної системи для реалізації сталого економічного розвитку та забезпечення національних інтересів у сфері економіки.

На нашу думку, з точки зору сучасної теорії виваженим можна вважати визначення економічної безпеки як комплексу механізмів та заходів протидії зовнішнім і внутрішнім загрозам, реалізація якого дає змогу забезпечити стійкий розвиток економіки країни.

Економічна безпека країни має складну структуру і формується на таких принципах (засадах):

- економічна незалежність (контроль держави за внутрішніми ресурсами; забезпечення ефективності виробництва, якості продукції на

конкурентному рівні для активного включення у світові процеси торгівлі, до обміну науково-технічними розробками, розвитку коопераційних зв'язках);

- стійкість і стабільність національної економіки (захист права власності, створення гарантій та умов для активності підприємництва, стримування деструктивних факторів);

- здатність до прогресу і саморозвитку (створення сприятливого інвестиційно-інноваційного клімату, модернізація виробництва, підвищення освітнього, професійного, загальнокультурного рівня співробітників).

До основних елементів економічної безпеки України включають: енергетична безпека; ресурсно-сировинна безпека; фінансова безпека; інноваційно-технологічна безпека; зовнішньоекономічна безпека, соціальна безпека; продовольча безпека.

Виділяють також інші підходи до складових економічної безпеки. На нашу думку, до основних структурних елементів економічної безпеки України необхідно обов'язково додати та безперечно враховувати транспортну безпеку держави, яка детальніше буде розглядатись далі.

Економічна безпека держави є не лише однією з складових комплексу державних інтересів, але також виступає ключовою умовою реалізації державних й недержавних інтересів в рамках країни. Такий підхід розуміння ролі і місця економічної безпеки країни передбачає, що в її відповідному рівні мають бути зацікавлені держструктури, приватний бізнес, всі сфери суспільства.

Оскільки безпека держави є категорією ідеальною, навіть у соціально стабільних й економічно розвинутих країнах вона є поняттям відносним. Будь-які дії несприятливого характеру, а також їх загроза зберігаються й у таких країнах.

Проблеми безпеки набувають актуальності для країн у стані кризи трансформації. Це явище характеризується посиленням суперечностей, які обумовлюють кризові ситуації. Характер і глибина кризи в країні під загрозу

можуть поставити саму її соціально-економічну систему. Тоді одним з пріоритетних завдань буде забезпечення безпеки.

Якщо економічні національні інтереси України сприймати сукупно як потреби суспільства, держави, громадян, які є адекватними соціально-економічні ситуації в країні, економічного розвитку, місцю в структурі міжнародному поділу праці, тоді саме вони мають визначати інші інтереси, які впливають з геополітичних чинників, а також обумовлювати конкретні заходи, програми, стратегії.

На сучасному етапі до життєво важливих інтересів України у сфері економіки належать: формування демократичного, правового механізму регулювання економіки з боку держави; гарантування економічного суверенітету; економічне відновлення держави та підвищення якості життя громадян; розвиток системи зовнішньоекономічних відносин.

Економічна безпека держави характеризується станом спокою, порогом вразливості, порогом чутливості, порогом розпаду. Такими параметрами розкривається ступінь безпеки. Стан спокою є таким рівнем безпеки, при якому зберігається розвиток системи. Поріг вразливості являє собою рівень безпеки, при якому починає розбалансовуватися система, тобто зазнає змін, що ведуть до спричиняють її знищення. Порогом чутливості виступає рівень безпеки, при якому система вже починає відчувати на собі змін. Поріг розпаду є рівнем безпеки, після якого система вже зазнає змін ніщивного характеру.

Система економічної безпека держави має відповідні обмеження, якими визначається її стан при найменшій можливості існування. Зміни, які переходять за критичний рівень обмежень призводять до загибелі (розпаду).

Система таких критичних обмежень обумовлює можливості забезпечення економічної безпеки країни. Вона поєднує обмеження окремих напрямів небезпеки економічного характеру із обмеженнями економічної безпеки країни.

На нашу думку, можливими є такі сценарії реалізації стратегії економічної безпеки: а) прогноз експертів передбачає, що Україна не спроможна вийти з групи країн з відсталою економікою; б) Україні необхідний «прорив» на основі інноваційно-інвестиційної моделі розвитку; в) поєднання попередніх варіантів розвитку.

Україні необхідно визначитись із тим, яку саме модель стратегії забезпечення економічної безпеки та розвитку обрати на наступні десять років.

В Стратегії національної безпеки щодо її економічної складової основну мету визначено на основі критерію рівня економічної безпеки. Такий критерій являє комплексний показник, який інтегрує рівень конкурентоспроможності, стан продуктивності виробництва, здатність реалізації сталого розвитку, зайнятість населення, які є підсумком узагальнення різних показників. Стратегія визначає напрями та пріоритети діяльності держави щодо національної безпеки. Так, одним з головних факторів забезпечення рівня економічної безпеки виступає функціонування всієї транспортної інфраструктури.

Законом України «Про основи національної безпеки України» формалізовано основні принципи державної політики щодо захисту національних інтересів і гарантування безпеки особи, держави і суспільства від внутрішніх і зовнішніх загроз в різних сферах життєдіяльності. Представлено визначення категорій «національні інтереси», «національна безпека», «загрози національній безпеці», проте економічна безпека, а також безпека транспортної інфраструктури не деталізовано. Однак, на думку науковців, зокрема О.Сапронова, безпека транспортної інфраструктури також повинна бути включена до основних елементів системи національної безпеки. При цьому поділ безпеки на окремі види є умовним, оскільки безпека транспортної інфраструктури включає в себе та є складовою національної, енергетичної, економічної, інформаційної, екологічної безпеки.

Вагомий вплив на економічну безпеку справляє безпека транспортної інфраструктури як одна з ключових складових. Безпека транспортної інфраструктури передбачає захищеність об'єктів транспортної інфраструктури, що дозволяє забезпечувати національні інтереси і стійкість у сфері транспорту, національну безпеку, запобігати шкоди життю і здоров'ю людей, навколишньому середовищу, мінімізувати збитки макроекономічного рівня в процесі транспортній діяльності [131]. Держава для цього має виробити та реалізувати ряд заходів щодо вдосконалення (реформування) системи управління безпекою транспортної інфраструктури задля підвищення ефективності функціонування транспортної інфраструктури та стійкого розвитку економіки.

Розвиток України як демократичної держави, проведення виважених реформ і реалізація зовнішніх економічних і політичних зв'язків суттєво залежать від географічного розташування і ефективності функціонування транспортної інфраструктури. Транспортний чинник займає ключове місце в теорії міжнародної економіки і зовнішньої торгівлі, національній і регіональній економіці. Через це рівень безпеки та розвитку транспортної інфраструктури країни є однією з основних ознак її цивілізованості і технологічного розвитку.

Розташування України є однією з привабливих рис національного ринку для іноземних виробників та інвесторів, оскільки західноєвропейські держави мають формувати конструктивні відносини з крупною (за розмірами та населенням) країною на перетині торгівельних шляхів. Ключовим фактором підвищення ролі транспортної інфраструктури у зовнішньоекономічній діяльності країни є її транскордонність: вона має найдовші кордони серед європейських держав.

Оскільки саме транспортна складова має суттєвий вплив на ціну продукту, тому вигідним є налагодження з сусідніми країнами конструктивних зв'язків, оптимізуючи транспортні витрати та, відповідно, збільшуючи прибуток. У даному випадку Україна володіє перевагами через значну кількість держав-сусідів.

В Україні умови реалізації трансформаційних процесів щодо соціально-економічного розвитку визначають її орієнтованість на інтеграцію до глобальної економічної системи, зокрема на інтеграцію економічну із провідними європейськими країнами. Такий процес, неодмінно, спричинить зростання операцій товарообміну між країнами. Геостратегічне розташування також дозволяє Україні бути мостом для транзиту пасажирів і товарів між країнами Європи, Близького Сходу та Азії. Основною системою, що забезпечують пасажирські й вантажні перевезення є транспортна інфраструктура, до якої пред'являються високі вимоги в ринкових умовах щодо якості, надійності й регулярності транспортних зв'язків, безпеки, вартості і строків доставки. Відповідно стан транспортної інфраструктури України має відповідати стандартам європейської інтеграції.

Безпека транспортної інфраструктури є елементом національної та економічної безпеки, і спрямована на запобігання інцидентам та аваріям на транспортних об'єктах. Така діяльність з позиції пріоритетності прав і свобод людини реалізується шляхом формування раціональної системи превентивної безпеки для мінімізації загрози виникнення аварій на транспортних об'єктах та зменшення їх можливих наслідків. При цьому під забезпеченням безпеки транспортної інфраструктури необхідно розуміти відповідний процес діяльності суб'єктів суспільних відносин щодо запобігання інцидентам та аваріям на об'єктах транспортної інфраструктури.

Забезпечення безпеки транспортної інфраструктури полягає в гарантуванні громадянам права на безпеку в її широкому розумінні (здоров'я, життя, конституційних прав тощо). Пріоритетом є запобігання потенційним та реальним загрозам щодо виникнення катастроф і аварій на об'єктах транспортної інфраструктури та їх потенційних наслідків.

Системний характер поняття безпеки транспортної інфраструктури обумовлює необхідність системного розв'язання проблем у даній сфері. Безпека транспортної інфраструктури орієнтована на захист: пасажирів, перевізників та одержувачів вантажів, користувачів та власників транспортних

засобів, об'єктів транспортної інфраструктури та їх працівників, бюджету країни та економічної системи, навколишнього природного середовища від загроз.

Безпека транспортної інфраструктури має забезпечити: безпечні для здоров'я і життя умови проїзду пасажирів; безпека транспортування багажу, вантажів; безпеку функціонування об'єктів транспортної інфраструктури і транспортних засобів; економічну (зовнішньоекономічну) безпеку; інформаційну безпеку; екологічну безпеку; пожежну безпеку; хімічну, радіаційну та ядерну безпеку, бактеріологічна; санітарну безпеку; мобілізаційну готовність об'єктів транспортної інфраструктури.

У цьому контексті, безпека транспортної інфраструктури передбачає стан захищеності об'єктів транспортної інфраструктури країни від потенційних та реальних загроз, який враховує захищеність національних загалом та економічних інтересів, стійкий розвиток транспортної інфраструктури в сучасних умовах.

Проведення аналізу національних інтересів у контексті безпеки транспортної інфраструктури показало, що вона орієнтована на захист перевізників і отримувачів вантажів, пасажирів, власників, як осіб, які безпосередньо створюють або споживають транспортний продукт; транспортного комплексу, працівників та інфраструктури; економічну систему країни та бюджети усіх рівнів; стан навколишнього природного середовища. Безпека транспортної інфраструктури спрямована на забезпечення: здоров'я пасажирів, безпеки для їх життя під час перевезення; безпеки перевезення багажу та вантажів, обмеження на перевезення негабаритних і небезпечних вантажів, спеціалізацію для транспортування таких вантажів, побудову маршрутів, встановлення обмежень щодо використання шляхів загального призначення; безпеки функціонування об'єктів транспортної інфраструктури із регламентацією вимог щодо стану та проведення ремонтних робіт й обслуговування, унеможливаючи доступ сторонніх до небезпечних об'єктів (через особливості функціонування, порушення яких яких може призвести до

техногенних катастроф або аварій); забезпечення громадського порядку на об'єктах транспортної інфраструктури (уповноваженими органами та посадовими особами), правил поведінки на транспорті для реалізації прав осіб на безпечне переміщення, задоволення їх законних інтересів, а також потреб соціально-економічного розвитку країни [132]; стану безпеки дорожніх умов на основі інженерно-технічних та організаційних заходів, спрямованих на збереження життя і здоров'я учасників дорожнього руху, їх майна, приведення доріг, залізничних переїздів, вулиць у належний стан, удосконалення організації транспортного руху, усунення чинників концентрації ДТП.

Слід зазначити, що безпека транспортної інфраструктури ніколи не виділялась в якості самостійного виду економічної безпеки. Проте, як вже зазначалося вище, функціонування та розвиток транспортної інфраструктури країни далеко виходить за межі суто економічних завдань. Це значною мірою обумовлює функціонування суб'єктів господарювання, держави, усіх сфер суспільної діяльності. Більше того, безпека транспортної інфраструктури неможлива поза межами національної безпеки. У якості складової єдиного цілого, вона передбачає спадковість теоретичних підходів і концепцій щодо забезпечення безпеки на макро і мікрорівнях, нерозривність зв'язків, спільність методів і принципів. Безпека транспортної інфраструктури має свої об'єктивні особливості, що відображають її роль і місце, галузеву спрямованість, значення в системі національної безпеки. Тому, враховуючи важливе значення транспортної інфраструктури для суспільного розвитку, слід виділити транспортну безпеку в якості самостійного напрямку національної безпеки. Напевно, тоді на дану сферу буде звернено більш пильну увагу держави, суспільства та бізнесу [133].

Таким чином, безпека об'єктів транспортної інфраструктури є складовою національної безпеки і стосується базових інтересів суспільства і держави, юридичних і фізичних осіб, які мають відношення до транспортної інфраструктури. З урахуванням пріоритетності дослідження питань безпеки транспортної інфраструктури України, визначення її ознак, елементів,

суб'єктів та об'єктів, а також окреслення кола її викликів та загроз, необхідним є вдосконалення чинного законодавства України щодо виокремлення транспортної безпеки в якості важливого самостійного виду національної безпеки.

Питання укріплення безпеки транспортної інфраструктури не можуть об'єктом уваги лише органів влади, а мають торкатись всіх і кожного. Вона є, передусім, важелем забезпечення державних і суспільних інтересів. Її ефективність обумовлюється визначенням та дотриманням пріоритетів, надійним організаційно-правовим, інформаційним та матеріальним забезпеченням системи державного управління безпекою транспортної інфраструктури, координацією зусиль органів влади, громадськості для реалізації загальної мети – запобігання потенційним та реальним загрозам виникнення катастроф і аварій на об'єктах транспортної інфраструктури, а також мінімізація їх наслідків.

1.3. Основні складові забезпечення державного управління безпекою транспортної інфраструктури

Транспортна інфраструктура належить до окремого виду економічної діяльності, яка функціонує за відповідними правилами. Роль транспортної інфраструктури міститься у наданні послуг, які направлені на переміщення у просторі вантажу або пасажирів. Діяльність з транспортування не супроводжується створенням якихось нових матеріальних предметів. Цінність її полягає в економічному ефекті від переміщення вантажу, пасажирів у місце призначення. Відповідно відносини з перевезення виникають за наявності потреби у переміщенні людей та об'єктів у просторі із використанням транспортних засобів. Як правило, в них приймають участь такі суб'єкти: особа, що зацікавлена в транспортуванні й власник транспортного засобу

(транспортна організація). Будучи урегульованими нормами права, ці відношення приймають форму обов'язково-правових.

В сучасному суспільстві існує декілька самостійних видів транспорту. Їх розподілення обумовлене відмінністю транспортних засобів, які використовуються для переміщення вантажів та пасажирів (повітряний, водний, залізничний, автомобільний та трубопровідний транспорт), а також різним природнім середовищем їх експлуатації (наприклад, річний та морський транспорт).

Норма права регулює поведінку людей в типових ситуаціях. Одне із значень норми права складається в тому, що вона формує у кожного учасника суспільних відношень очікування відповідної поведінки від інших індивідів, дозволяючи йому співвідносити з ними свою поведінку. Таким чином формується соціально передбачена поведінка, яка забезпечує соціально стійкий суспільний стан. Особливість транспортного права полягає в тому, що воно сполучає в собі власно-організаційні відносини, які регулюються адміністративним правом, та майнові відношення, які регулюються громадянським правом. Регулюючи суспільні відношення – впорядковуючи їх, встановлюючи зміни та припиняючи, наділяючи їх учасників юридичними правами та обов'язками, право перетворює їх в правові відношення. Правовідносини – врегульовані відносини. Правовідносини виникають тоді, і тільки тоді, коли відношення регулюється нормами права. Правовідносини на відміну від інших відносин охороняються державною владою [135]. Правовідносинам притаманна своя структура, в яку входять суб'єкти, об'єкти правовідносин, суб'єктивні юридичні обов'язки та права, а суб'єкти правовідносин – це його учасники. До них відносяться юридичні та фізичні особи. Ефективне функціонування транспорту, без перебільшення, однієї з основних галузей економіки країни, є необхідною умовою її стабілізації, захисту національних економічних інтересів, забезпечення потреб населення та суспільного виробництва у перевезеннях, розвитку зовнішньоекономічної діяльності. Для забезпечення поставлених перед транспортом завдань, він

повинен діяти як єдиний і погоджений комплекс, являти собою єдину цілісну систему. А це можливо лише при наявності погодженої бази нормативно-правових актів і ефективного управління транспортною галуззю з боку держави.

В економіці країни відносини, які пов'язані із транспортною інфраструктурою, мають важливе значення. Транспорт є зв'язуючою ланкою в системі національної економіки, що передбачає єдиний комплекс, який пов'язаний з усіма видами суспільного виробництва, обміну та розподілу.

Незважаючи на те, що законодавство у сфері транспорту є найбільш усталеним. Його основні положення щодо укладання та виконання договору перевезення, пред'явлення претензій і відповідальності, пошкодження та втрати вантажів – залишаються незмінними впродовж багатьох років. Серед ключових проблем цієї сфери діяльності, які дотепер потребують вирішення, особливе значення має нормативно-правового забезпечення, його недосконалість, питання уніфікації законодавства у відповідності до норм міжнародного права.

Транспортне законодавство й транспортне право - тісно пов'язані між собою, прот не тотожні: перше являє сукупність нормативних актів, а друге – сукупність норм права.

Систему нормативно-правових актів, що регулюють суспільні відносини у сфері транспорту, прийнято називати транспортним законодавством. Йому властиві відповідні особливості, які обумовлені об'єктивними умовами, а також суб'єктивним розумінням законодавця щодо необхідності ухвалення певних рішень стосовно регулювання діяльності у сфері транспорту. При цьому необхідно підкреслити, що вітчизняне транспортне законодавство увібрало основні положення відповідного законодавства СРСР. Зокрема це стосується сутності та змісту договору перевезення, відповідальності, втрату, псування (пошкодження) багажу або вантажу, особливостей регулювання різних видів перевезень вантажів тощо. Порівняльний аналіз чинного вітчизняного

транспортного законодавства із законодавством ЄСРП виявив спадкоємність основних положень щодо регулювання суспільних відносин у сфері транспорту. Це впливає на аналіз змісту правового механізму державного управління безпекою транспортної інфраструктури.

Аналізуючи транспортне законодавство виділено наступні його особливості:

1. У транспортному законодавстві відображається особливість тих договорів, які укладаються перевізниками із замовниками (пред'явлення претензій до перевізників, обмежена відповідальність тощо).

2. Транспортне законодавство належить до найбільш кодифікованого в українському законодавстві. Прийнято транспортні кодекси й статuti на всіх видах транспорту, які регулюють відносини замоаників і перевізників. Таке законодавство динамічно розбудовується, удосконалюється з урахуванням соціально-економічного розвитку країни.

3. В окремих законах наявні колізійні норми (Закон України «Про трубопровідний транспорт» та Закон України «Про транспорт» - передбачають різні суб'єкти державного управління трубопровідним транспортом).

4. Суттєвий вплив законодавства у сфері міжнародного транспорту. В окремих випадках національне законодавство знаходить відображення в нормативних актах щодо регулювання у сфері міжнародних перевезень. Цей вплив особливо відчувається при проведенні аналізу Кодексу торговельного мореплавства України й Повітряного кодексу України [136].

У процесі розвитку вітчизняне транспортне законодавство сформувало достатньо чітку систему нормативно-правових актів, систематизованих за сферами діяльності (залізничний, автомобільний, повітряний, морський, річковий транспорт).

Транспортне законодавство Ураїни може бути структуровано вертикально і горизонтально. В основі горизонтальної – відповідні зв'язки елементів транспортного законодавства, обумовлені характером взаємодії

складових предмета регулювання. Вертикальна структура щодо транспортного законодавства характеризується ієрархічними зв'язками між складовими, за субординаційними відносинами.

Змістовно акти, які належать до вертикальної і горизонтальної структури поділяються на прості та кодифікаційно-комплексні. До останніх належать ті, які своїм предметом мають різнорідні відносини, що допускає використання кількох правих методів. Прикладом відповідних актів виступають транспортні кодекси й статuti.

До простих актів належать такі, що не є колізійними відносно кодифікованих актів і спрямовані на уточнення, конкретизацію і доповнення. Зокрема, такими актами є Правила перевезень пасажирів і вантажів, які діють на всіх видах транспорту, які конкретизують і уточнюють положення транспортних кодексів і статутів.

Горизонтальна структура законодавства у сфері транспорту передбачає нормативно-правові акти, які характеризуються різноманітністю за формою та змістом. Об'єктом регулювання є усі види транспорту (автомобільного, залізничного, повітряного, водного). До цієї системи належать закони, укази Президента України, урядові постанови, акти по видам транспорту (залізнично-транспортне, внутрішнє водне, морське, повітряно-транспортне, автомобільно-транспортне).

Ця система включає Цивільний кодекс України (глава 30), який врегульовує питання перевезення пасажирів та вантажів, визначає принципові положення перевезень тощо. Такі положення мають враховуватись іншими нормативно-правовими актами у сфері транспорту, незалежно від включення їх до транспортних кодексів та статутів. У статтях 358-368 ЦК України містяться норми, які поширюються на всі види транспорту: визначення договору перевезення; відповідальність за втрату, псування та недостачу вантажу (багажу); порядок подання позовів та претензій [137].

Особливість таких актів полягає в тому, що вони містять норми, які регулюють відносини на усіх видах транспорту. В системі горизонтальної структури законодавства у сфері транспорту можна виділити нормативно-правові акти, які безпосередньо регулюють питання окремих видів транспорту. Сюди належать акти з питань управління об'єктами транспортної інфраструктури (положення про міністерствами, їх структуру, компетенції); кодифіковані акти, які містять цивільно-правові норми, норми суміжних галузей права, зокрема – транспортні кодекси і статути (Статут залізниць України, Кодекс торговельного мореплавства України, Повітряний кодекс України, Статут автомобільного транспорту, Статут внутрішнього водного транспорту).

Щодо вертикальної структури транспортного законодавства, то її основу складає ієрархія нормативно-правових актів. Законодавство у сфері транспорту представляє собою підсистему цивільного законодавства. Її елементами є акти, які стосуються суспільних відносин на всіх об'єктах транспортної інфраструктури. На вершині системи знаходяться кодифіковані акти (транспортні кодекси і статути). Також, акти які регулюють найпоширеніші відносини та перебувають в ієрархічній залежності щодо відповідного акту (приймаються тим самим органом). Особливо це можна побачити при аналізі ієрархічної структури актів, які регулюють відносини на повітряному, залізничному, морському транспорті.

Правила перевезень, а також інші нормативні акти оприлюднюються у Збірниках правил перевезень та тарифів, які публікуються транспортними відомствами.

Джерело транспортного права – передбачає певні форми зовнішнього прояву правил поведінки загальнообов'язкового порядку, встановлених державою, через які такі правила впливають та врегульовують суспільні відносини [138].

Також під джерелом права у сфері транспорту розуміють певну юридичну форму, через яку втілюється правотворчість держави, за допомогою якої стає обов'язковою для виконання воля законодавця. В системі транспортного законодавства виділяють такі джерела права: закони, укази і розпорядження Президента України, урядові постанови, накази міністерств, інші підзаконні нормативно-правові акти.

Конституція України також є джерелом права у сфері транспорту, формуючи юридичне підґрунтя її розвитку. Важливими джерелами права у сфері транспорту, безумовно, є Господарський та Цивільний кодекси України.

Спеціальни законом у цій сфері є Закон України «Про транспорт» [139], який регламентує правові, соціально-економічні основи суспільних відносин у сфері транспорту. Також суспільні відносин у сфері транспорту регулюють: «Про залізничний транспорт» [141], Закони України «Про дорожній рух» [140], «Про функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період» [143], «Про автомобільний транспорт» [142].

Спеціальне правове забезпечення діяльності у сфері транспорту більш деталізовано регулюється нормами транспортних статутів і кодексів. Спеціального законодавчого врегулювання набули залізничний, повітряний, морський транспорт через «Статут залізниць України» [146], Повітряний кодекс України [144], Кодекс торгівельного мореплавства України [145]. Залишаються чинними Статут автомобільного транспорту УРСР [148], Статут внутрішнього водного транспорту СРСР [147].

Сред джерел права у сфері транспорту необхідно виділити укази і розпорядження Президента України, які регламентують найбільш актуальні аспекти відносин у сфері транспорту, зокрема це стосується Положення про Міністерство транспорту та зв'язку України, змін в структурі центральних органів виконавчої влади тощо.

Щн одним джерелом права у сфері транспорту є нормативно-правові акти підзаконного характеру, які поділяють на такі групи:

1) постанови уряду України, зокрема «Про Правила дорожнього руху» [149], «Про Концепцію створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні» [150];

2) накази та правила, які видаються міністерствами України. Міністерству розвитку громад, територій та інфраструктури України надано право затверджувати, погоджувати та видавати правила, положення, норми, стандарти, інструкції, зокрема міжвідомчого характеру, по питанням, які віднесені до його компетенції, які є обов'язковими до виконання всіма фізичними та юридичними особами у сфері транспорту (Правила перевезень пасажирів, вантажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України [153], Правила перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні [151], Правила перевезення вантажів у вагонах відкритого типу [152]), надавати роз'яснення щодо їх реалізації.

До джерел права у сфері транспорту також слід віднести усталені звичаї ділового обороту, що визнаються як правила поведінки, які не передбачені законодавством, проте широко використовуються, не залежно від його зафіксації у будь-якому документі. Зокрема, відповідно статті 160 Кодексу торговельного мореплавства України – у разі відсутності узгодження сторонами термінів стосовно доставки вантажу, – такі питання розв'язуються на основі звичаїв, прийнятих у відповідному морському порті.

Узагальнення судової практики України забезпечують її єдність. Верховний суд має право надавати роз'яснення судам стосовно застосування чинного законодавства у сфері транспорту у судових справах.

До джерел права у сфері транспорту належать також міжнародні договори між іншими державами та Україною щодо міждержавного регулювання діяльності у сфері транспорту.

Оцінюючи нормативно-правову базу транспортного комплексу України, слід відмітити, що вона, не дивлячись на визначену незавершеність, все ж таки докорінно відрізняється від бази радянського періоду. З 1991 р. Верховною

Радою України прийнято низку законів у сфері транспорту, серед яких: закони «Про транспорт», «Про залізничний транспорт» [141], «Про трубопровідний транспорт» [154], «Про автомобільний транспорт» [155], Кодекс торговельного мореплавства [157], Повітряний кодекс України [156] та інші. Низку нормативно-правових актів у сфері транспорту прийнято Кабінетом Міністрів України та Мінінфраструктури.

Тому модернізація законодавства у сфері транспорту не повинна зводитись тільки до ухвалення нових нормативно-правових актів, яких нараховується понад тридцять тисяч. Саме недосконалість наявної в Україні форми норм права міститься в окремих законах та підзаконних актах. Це полягає у «прив'язці» закону лише до поточних завдань значно зменшує авторитет такого закону, який має бути основою регулювання відповідних відносин, проте на практиці – негативно позначається на системі законодавства загалом. Практика показує, що кількісні параметри ухвалення законів не є свідченням якості та ефективності державного регулювання відповідних суспільних відносин, не сприяє зміцненню правопорядку та законності. Одним із способів вдосконалення законодавства виступає систематизація нормативно-правових актів. В юридичній теорії та практиці її розуміють як діяльність, що спрямована на упорядкування законодавства та його удосконалення. Систематизація передбачає формування системи, встановлення послідовності, розташування у відповідному порядку. Процес систематизації законодавства в транспортній галузі повинен здійснюватись на принципах єдиного розуміння стратегії державної політики її розвитку в Україні, реформування господарчого механізму, який сформувався за попередні соціально-економічні та політико-правові умови, та розглядається як один із засобів підвищення ефективності правового регулювання відносин, які виникають у транспортній галузі, як новий етап в розвитку законодавства про транспорт, що ґрунтується на методологічних принципах науковості, плановірності, системності, функціональності, комплексності та інше.

З приводу форм здійснення систематизації законодавства на даний час в юридичній науці існує декілька думок. Прибічники однієї з них (Л.С. Лисенков, Д.А.Керімов, В.В.Сухоніс, П.М.Рабінович, Л.І Спірідонов, М.І Абдулаєв, С.А. Комаров) висловлюють думку про існування двох основних форм систематизації – інкорпорація та кодифікація. Інша група спеціалістів (М.С.Кельман, В.М.Марчук, Л.В. Ніколаєв, В.В.Лазарєв, О.Ф.Скакун та інші) висловлюються про існування трьох форм систематизації, до названих двох вони додають ще третю – консолідацію. Ряд вчених (В.А.Котюк, М.В.Кравчук, К.Г.Волинка, В.І.Червонюк, О.С.Піголкін), поруч з названими формами, також визначають облік, як одну з форм систематизації законодавства.

Основними формами систематизації транспортного законодавства в сучасних умовах є кодифікація та інкорпорація.

Кодифікація законодавства передбачає переробку діючого законодавства шляхом підготовки та прийняття нового, узагальнюючого, юридично цілісного та внутрішнє погодженого акту. Кодифікація – практичне та творче осмислення всього нормативного матеріалу, приведення його до єдиної системи, тобто об'єднання галузевих норм в кодифіковані акти. Такими актами є Основи законодавства, Кодекси, Устави, Положення.

Інкорпорація – (від лат. *incorporatio* - включення до складу) це спосіб систематизації законодавства, який полягає в об'єднанні за певним критерієм групи нормативно-правових актів в одній збірці [158]. За юридичною силою вона може бути офіційною (державною) та неофіційною, коли суб'єкти цієї діяльності діють за власною ініціативою або за дорученням державного органу. Інкорпорація може проводитись за різних підстав: хронологічно – за роками видання, за сферами правового регулювання, за галузями права та інше. За об'ємом інкорпорація може бути генеральною (загальною), галузевою, міжгалузевою, спеціальною (за інститутами права). За критерієм об'єднання нормативних актів – предметним, та хронологічним. Як приклад галузевої інкорпорації можна навести вісім томів актів законодавств асаме в області

транспорту та зв'язку, які підготувало та видало ще Міністерство транспорту та зв'язку України.

Прийняття та введення в дію Конституції України 1996 року [159] зробило актуальною проблему перегляду всього діючого нормативно-правового масиву, його систематизації та приведення у відповідність з нормами Основного Закону України. Разом з тим, новою Конституцією України (п.5 ст. 92) встановлено якісно новий рівень правового регулювання питань організації і експлуатації транспорту, який передбачає надання особливої уваги розробці та прийняттю законів, які стосуються регулювання питань діяльності транспорту. Проаналізувавши стан діючого законодавства можна зробити наступний висновок: кількість законів є невеликою часткою всього масиву нормативно-правових актів, левову долю яких складають підзаконні нормативні акти. Така ситуація говорить про те, що закони регулюють визначені суспільні відношення в недостатньому обсязі. При цьому, акти виконавчої влади, заповнюючи недоліки законодавства, не рідко заходять у протиріччя з законом. В деяких випадках на підзаконні нормативні акти фактично перекладається здійснення функцій, які повинен виконувати закон з приводу якого вони були видані, що підриває один з головних принципів правотворчості – принцип верховенства закону, що, в свою чергу, приводить до протиріч в законодавстві і, як наслідок, до нестабільності в правових відношеннях в суспільстві. Такі ж самі процеси трапляються і в транспортній галузі. Згідно Конституції України суспільні відносини у сфері транспорту мають регулюватися лише законами, що обумовлює необхідність здійснення законотворчої діяльності у сфері транспорту і транспортної безпеки та, відповідно, скорчення кількості підзаконних нормативно-правових актів, а також розподіл їхньої компетенції. При цьому, необхідно відзначити, що впорядкування та вдосконалення, разом із законотворчістю потребує також вдосконалення системи відомчої нормотворчості в сфері транспорту.

Для функціонування транспортної галузі України питання приведення правових норм у відповідність до норм ЄС залишається вкрай актуальним. Це

стосується усунення наявних недоліків, протиріч та колізій в чинному законодавчому забезпеченні системи управління у сфері транспорту. Наприклад, є нагальна потреба у законодавчому врегулюванні транспортно-експедиторської діяльності, крім того, в деяких законах існують норми, які мають протиріччя між собою (Закон України «Про транспорт» та Закон України «Про трубопровідний транспорт» встановлюють різні органи державного управління діяльністю трубопровідного транспорту), а діяльність автомобільного транспорту взагалі одночасно регулюється застарілим уставом автомобільного транспорту (від 27 червня 1969 року) та новим Законом України «Про автомобільний транспорт».

Ще у 1998 році в доповіді Держдепартаменту США про дотримання прав людини в Україні відмічалось, що закон вимагає, щоб в будинках та громадських місцях були пристосування для пересування людей з обмеженими можливостями, але ці вимоги закону майже не виконуються; ситуація до цього часу майже не змінилась на найкраще, крім декількох вагонів Укрзалізниці та декількох одиниць міського транспорту (автобус, тролейбус), транспортних засобів, пристосованих для потреб людей з фізичними вадами майже не має, що фактично приводить до дискримінації таких осіб.

Актуальність питання систематизації нормативно-правових актів в транспортній галузі на сучасному етапі обумовлюється:

- необхідністю приведення правових норм до вимог Конституції України;
- нестабільністю правової системи;
- подальшим ростом ролі правового регулювання господарчої діяльності та суспільного життя;
- необхідністю забезпечення реального верховенства закону в регулюванні правовідношень, які пов'язані з транспортом;
- приведенням правових норм транспортної галузі держави у відповідність з вимогами Європейської спільноти;

- усуненням недоліків, колізій та протиріч в діючих правових нормах, не повне законодавче забезпечення функціонування транспортної системи;
- необхідність доступності та зрозумілості для населення правових норм, підвищення їх значущості в правовому вихованні населення;
- створення рівних умов для всіх суб'єктів господарської діяльності на транспорті;
- змінами форм власності на об'єкти транспортної галузі;
- широким впровадженням ринкових відносин на транспорті;
- необхідністю посилення захисту прав людини, як одного з учасників правовідношень в транспортній галузі;
- подальшим посиленням боротьби зі злочинністю, особливо з такими її небезпечними проявами, як організована злочинність та корупція, та укріплення законності і правопорядку в державі.

Управління безпекою транспортної інфраструктури має особливе значення для України. Це, насамперед, можна пояснити геополітичним розташуванням України та загальною площею території, вектором політичного розвитку та соціально-економічними тенденціями щодо подальшого зміцнення суверенітету. Проте, на фоні стану зносу технічних засобів, аварійності, збитків, травматизму, вихід вітчизняної транспортної інфраструктури до сталого розвитку із гарантуванням комплексної безпеки виглядає ускладненим [160].

Зважаючи на величезні показники людських жертв в результаті транспортних пригод, матеріальних збитків, необхідно чітко усвідомлювати важливість забезпечення безпеки транспортної інфраструктури. На сьогодні, на великий жаль, таке розуміння відсутнє як у представників владних суб'єктів, так й у представників громадськості.

Поряд з тим, що законодавство у сфері транспорту є найбільш усталеним законодавством, і ключові його положення, якими врегульовано відповідні відносини, пов'язані з договором перевезення, з наданням транспортних засобів,

врегулюванням відповідальності сторін щодо пошкодження або втрати вантажів, пред'явленням претензій тощо, – залишаються незмінними продовж багатьох років. Серед головних проблем цієї сфери, які потребують вирішення виступають недосконалість системи нормативно-правового забезпечення, насамперед щодо безпеки, а також повільні темпи уніфікації системи транспортного законодавства у відповідності до вимог міжнародного права. Фактично відсутніми є нормативні акти, що безпосередньо орієнтовані на вирішення проблеми забезпечення транспортної безпеки. Не прийнято закон про безпеку транспортної інфраструктури, досі не прийнято концепцію та стратегію управління безпекою транспортної інфраструктури. Наявні нормативно-правові акти, що стосуються окремих аспектів безпеки транспортної інфраструктури, які відзначаються недосконалістю та містять колізійні положення. В даному напрямі системна робота фактично не проводиться [136].

Для забезпечення безпеки транспортної інфраструктури питання гармонізації вітчизняних правових норм відповідно до стандартів Європейського Союзу залишається вкрай актуальним. Усунення недоліків, колізій та протиріч в діючому правовому законодавчому забезпеченні функціонування транспортної системи залишається не повним. У зв'язку з цим, на сьогодні формування в Україні єдиної системи нормативно-правових актів щодо безпеки транспортної інфраструктури є одним з ключових завдань. Актуальність цієї проблеми для України зумовлена також величезними збитками для економіки країни через низький рівень безпеки транспортної інфраструктури.

Чинне законодавство з питань безпеки транспортної інфраструктури не відповідає повною мірою міжнародним стандартам та счасним суспільним потребам. Тому перед наукою державного управління постає необхідність вирішення проблеми розроблення адекватного правового механізму, критично проаналізувавши зарубіжний і національний досвід, а на цій основі – розробити

та реалізувати концепцію державного управління безпекою транспортної інфраструктури України.

Розробку, затвердження, перегляд пакета нормативних актів стосовно конструктивної, зокрема, пасивної й активної безпеки об'єктів транспортної інфраструктури, необхідно здійснювати на основі чинних міжнародних і державних стандартів, видачі ліцензій на перевезення вантажів і пасажирів, їх сертифікації. Зарубіжний досвід щодо розвитку законодавчої бази у сфері забезпечення безпеки транспортної інфраструктури, необхідно використати для формування правового механізму державного управління у цій сфері в Україні.

Аналіз нормативно-правової бази щодо управління безпекою транспортної інфраструктури свідчить, що ключове місце належить саме законам, що є цілком об'єктивно. Щодо правового механізму державного управління безпекою транспортної інфраструктури, то основу його має складати закон. Проте обійтися без підзаконних нормативних актів фактично неможливо через спричинення надмірного навантаження на законодавця та, відповідно, уповільнення реагування на безпекову ситуацію.

Підзаконні нормативні акти дозволяють оперативно реагувати на динаміку об'єкту державного впливу, із мінімальними втратами усунути прогалини в законодавстві, що характерно для запобігання аварій та локалізації з огляду на швидкість подій та їх неординарність. Через дефіцит інформації, її неточність законодавець не може передбачити й врахувати увесь комплекс суспільних відносин у сфері забезпечення безпеки транспортної інфраструктури. Завдання полягає, перш за все в тому, щоб достатньо чітко розмежувати сфери державного впливу, на які підзаконні акти не будуть поширюватись. У цьому контексті деякі науковці зазначають, що науково ще не вироблено чітких критеріїв стосовно розмежування окремих суспільних відносин, на основі яких вони б регулювалися, як на законодавчому рівні, так й на підзаконному. Інші позиція полягає у тому, що питання, які пов'язані з правами, відповідальністю, свободою – не можна регулювати на основі підзаконних нормативних актів.

Державне управління безпекою транспортної інфраструктура України має ґрунтуватись на таких принципах:

- гарантованого державою функціонування й стійкого розвитку систем забезпечення безпеки транспортної інфраструктури;
- поширення державного нагляду і контролю на імпортерів, власників, виробників транспортних засобів усіх видів діяльності й форм власності;
- забезпечення адекватності покарань (санкцій) відповідно до рівня суспільної небезпеки правопорушень;
- координації діяльності щодо забезпечення антитерористичної безпеки на об'єктах транспортної інфраструктури;
- координації діяльності щодо використання об'єктів транспортної інфраструктури для захисту території та населення стововно цивільної безпеки, у надзвичайних ситуаціях техногенного і природного характеру, при ліквідації їх наслідків із профілактикою надзвичайних ситуацій в процесі експлуатації об'єктів транспортної інфраструктури;
- формування єдиних підходів і принципів щодо професійного добору кадрів, їх підготовки й перепідготовки у сфері транспортної інфраструктури, регулювання та врахування специфіки їх праці;
- зміцнення кадрового забезпечення транспортної інфраструктури, розвиток системи закладів освіти з особливими умовами навчання з урахуванням перспективних вимог до фахівців у цій сфері.

Здійснення державної управління безпеки транспортної інфраструктури є не тільки засобом реалізації транспортного процесу, але, перш за все, інструментом дієвого забезпечення інтересів самої держави. Її ефективність обумовлюється чітким дотриманням визначених пріоритетів, надійним організаційним, правовим, інформаційним, матеріальним забезпеченням механізмів державного управління безпекою перевезень, консолідацією зусиль органів влади на центральному і місцевому рівні, громадськості для реалізації загальної мети – стійкого та безпечного функціонування об'єктів транспортної

інфраструктури України, захист і охорона інтересів, цінностей громадян, держави, суспільства, інших держав у сфері транспорту.

Державне управління безпекою транспортної інфраструктури складається з наступних основних елементів: формування та управління ресурсами забезпечення безпеки транспортної інфраструктури; формалізація категорійності стосовно об'єктів транспортної інфраструктури; організація оцінки вразливості об'єктів транспортної інфраструктури; уповноваження спеціалізованих суб'єктів для забезпечення безпеки об'єктів транспортної інфраструктури; затвердження планових документів забезпечення безпеки об'єктів транспортної інфраструктури; розвиток системи підготовки та атестації персоналу у сфері безпеки транспортної інфраструктури; організація охорони об'єктів транспортної інфраструктури; організація контролю щодо виконання планів забезпечення безпеки транспортної інфраструктури. Схема формування державного управління безпекою транспортної інфраструктури представлена на рис. 1.2.

Рис. 1.2. Формування державного управління безпекою транспортної інфраструктури

Виключно законом «Про безпеку транспортної інфраструктури» має бути формалізовано всі основні елементи системи управління безпекою транспортної інфраструктури. До сфери відповідальності суб'єктів, які можуть ухвалювати підзаконні нормативно-правові акти мають належати лише деталізація і конкретизація приписів законодавчих актів, регламентація організаційних питань їх виконання, проте не змінюючи обсяг правового впливу. У наслідок підзаконного характеру нормотворчості виконавчих органів державної влади, вони не мають розширювати свої повноваження, але й не повинні втрачати тих, які передбачені чинними законодавчими актами. Також неприпустимим є звуження або розширення, порівняно із нормами закону, підстав для їх застосування. З цього виникає необхідність передбачати та закріпити правові гарантії щодо неможливості обмеження прав і свобод людини на підставі підзаконних нормативно-правових актів.

Враховуючи зазначене, необхідним є удосконалення системи законодавства у сфері безпеки транспортної інфраструктури України. Система законодавства у сфері безпеки транспортної інфраструктури України передбачає субординаційну побудову нормативно-правових актів, яка має визначатись компетенцією тих органів, які їх ухвалили, щодо структури та змісту. Структура законодавства України у сфері транспорту має найбільш повно визначати його зміст. У зв'язку з цим, чим досконалішою є структура законодавства у сфері транспорту, тим більш чітким і зрозумілим є його зміст та простішим є його застосування.

Таким чином, існуюча вертикальна структура нормативно-правових актів на залізничному, повітряному та морському транспорті є однаковою. В основі цієї структури знаходяться кодекси (статути), далі за внутрішньою субординацією – акти, які ухвалені вищестоящим органом державного управління та відомчі акти, прийняті профільними міністерствами, та які обов'язковими для виконання підпорядкованими суб'єктами.

Здійснення державного управління безпекою транспортної інфраструктури є не лише засобом регулювання суспільних відносин у сфері

транспорту, але, у першу чергу, інструментом реалізації інтересів самої держави.

Серед ключових проблем транспортної сфери, а також безпеки транспортної інфраструктури, які досі залишаються не розв'язаними та мають особливе значення – недосконалість правового забезпечення та повільне проведення уніфікації законодавства у сфері транспорту відповідно до стандартів міжнародного права.

Систематизація законодавства у сфері транспорту та ухвалення закону «Про безпеку транспортної інфраструктури» є необхідною та актуальною. Удосконалення системи законодавства України у сфері транспорту є вагомим внеском щодо розвитку правової системи країни та буде сприяти стійкому зростанню економіки, зміцненню правопорядку і законності в державі.

Державне управління безпекою транспортної інфраструктури України має формуватись з урахуванням національних інтересів, їх пріоритетності у цій сфері та реалізовуватись згідно з чинним законодавством на основі державних та регіональних стратегій і програм.

Висновки до розділу 1.

1. Аналіз наукової літератури з проблеми дослідження показав, що увага науковців була зосереджена, в основному, на проблемах національної та економічної безпеки. Проте проблеми саме безпеки транспортної інфраструктури, як складової економічної й національної безпеки, були розглянуті частково і потребують теоретичного обґрунтування.

На основі проведеного аналізу та узагальнення виділено теоретичні підходи до досліджень, пов'язаних з державним управлінням безпекою транспортної інфраструктури за відповідними напрямками: наукові дослідження, які спрямовані на розробку парадигм, концептуальних та методологічних підходів вивчення проблем національної безпеки, політико-правових й

соціально-психологічних аспектів протидії тероризму; євроінтеграція України, умови і процеси стабілізації та відновлення розвитку, інтеграція в глобальну економічну систему. Такий напрям орієнтований на обґрунтування теоретико-методологічних положень щодо стійкого функціонування та розвитку транспортно-комунікаційної системи, з урахуванням геостратегічного розташування України. Він охоплює питання якості, регулярності, надійності транспортних зв'язків, збереження вантажів і безпеки перевезення пасажирів, термінів і вартості доставки; дослідження політичної трансформації в умовах глобалізації, щодо аналізу розвитку транспортного комплексу в структурі інших сфер життєдіяльності; дослідження, результати яких спрямовані на забезпечення національних інтересів та національної безпеки, зокрема щодо інтеграційних проблем транспортного комплексу, стану та перспектив розвитку міжнародних транспортних коридорів, регіональних транспортних магістралей, безпеки руху, державного регулювання транспортного забезпечення тощо.

2. Обґрунтовано необхідність виділення безпеки транспортної інфраструктури як самостійного виду безпеки в системі національної безпеки, оскільки функціонування транспортної інфраструктури країни виходить за межі суто економічних завдань і, значною мірою, визначає рівень функціонування усіх сфер життєдіяльності суспільства й держави, несе в собі спадковість концептуальних підходів щодо забезпечення безпеки країни на мікро- і макрорівнях, нерозривність взаємозв'язків, спільність принципів і методів.

Показано, що безпеку в сучасних умовах необхідно розглядати як один з основних мотивів, цілей і невід'ємну умову діяльності людини, соціальної групи, суспільства, держави й світового співтовариства. При цьому обґрунтовано, що безпеку транспортної інфраструктури необхідно розглядати не з позиції галузевого підходу (захищеність транспорту), а з позиції геополітичного підходу забезпечення державних інтересів у сфері економіки та оборони щодо задоволення їх транспортних потреб, що передбачає формування та збереження стану захищеності транспортної інфраструктури як стратегічного комунікаційного ресурсу, через який забезпечується стійкий розвиток

українського суспільства в сучасних геополітичних умовах у довгостроковій перспективі.

3. Державне управління безпекою транспортної інфраструктури розглянуто як систему забезпечення захищеності об'єктів транспортної інфраструктури, заходів та механізмів впливу щодо формування та функціонування системи раціональної превентивної безпеки з метою максимально можливого, економічно обґрунтованого зменшення ймовірності виникнення, запобігання аваріям та інцидентам на транспорті, мінімізації їх наслідків. Державне управління безпекою транспортної інфраструктури визначено умовою стабілізації та структурних перетворень національної економіки, цілісності економічного простору держави, міцності зв'язків між її регіонами, розвитку зовнішньоекономічної діяльності, задоволення потреб населення та суспільного виробництва у перевезеннях, захисту економічних інтересів України, а також важливим фактором економічної інтеграції країн і розвитку міжнародної торгівлі. Це обумовлено тим, що саме транспорт виступає важливим чинником міжнародної інтеграції країн, є органічною ланкою виробництва, сприяє поділу праці, розвитку спеціалізації та кооперації. При цьому, безпека транспортної інфраструктури виступає одним з важливих критеріїв економічного й політичного статусу країни, втрата якої призводить до загибелі системи.

4. Виділено об'єкти державного управління безпекою транспортної інфраструктури, які визначають її завдання, серед яких: перевезення вантажів та багажу, що передбачають здійснення обмежень на переміщення небезпечних і негабаритних вантажів, спеціалізацію транспортних засобів для переміщення таких вантажів, розробку маршрутів та графіку використання магістралей; експлуатація та функціонування транспортних об'єктів і засобів, що передбачають регламентацію вимог до їх стану, проведення ремонту та обслуговування, обмеження доступу до небезпечних об'єктів; охорона громадського порядку на транспорті, що передбачає сукупність встановлених і взятих під охорону держави правил поведінки для реалізації прав громадян,

іноземців, осіб без громадянства на безпечне переміщення, а також потреб державного розвитку; дорожні умови, які передбачають розробку та впровадження організаційних, інженерно-технічних заходів для збереження життя, здоров'я та майна учасників дорожнього руху.

5. За результатами проведеного дослідження уточнено основні складові забезпечення державного управління безпекою транспортної інфраструктури, серед яких: формування бази даних диспетчерсько-інформаційної системи забезпечення транспортної безпеки; визначення категорійності об'єктів транспортної інфраструктури; організація оцінки вразливості об'єктів транспортної інфраструктури; уповноваження спеціалізованих організацій для забезпечення безпеки об'єктів транспортної інфраструктури; затвердження планів забезпечення безпеки транспортної інфраструктури; створення системи навчання та атестації персоналу у сфері управління безпекою об'єктів транспортної інфраструктури; організація забезпечення охороною об'єктів транспортної інфраструктури; організація контролю за реалізацією планів управління безпекою транспортної інфраструктури.

РОЗДІЛ 2.

МЕТОДОЛОГІЧНІ ПОЛОЖЕННЯ ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

2.1. Умови та чинники забезпечення безпеки транспортної інфраструктури як об'єкту державного управління

На даний час у всьому світі, насамперед у Європі, активно розвивається мережа міжнародних транспортних коридорів (далі – МТК), що оумовлено глобалізацією економіки, переміщенням виробничих потужностей з країн Європи до країн Азії.

Україна є однією з країн-засновників ООН, державою, що входить до складу Ради Європи, багатьох міжнародних організацій, зокрема у сфері транспорту, має стратегічно вигідне для розвитку МТК географічне розташування, розвинений промисловий комплекс, здатний виробляти та обслуговувати об'єкти транспортної інфраструктури, дорожньо-будівельні засоби, значний потенціал навчальних, наукових, проектних, закладів, а також кваліфіковані кадри.

Світ сьогодні проходить етап системного посилення конкуренції і, водночас, зменшення диференціації конкурентних переваг країн, які розвиваються. За умов нестабільності економіки проблематичним є підтримання постійного підвищення якості життя. В таких умовах актуалізується потреба ефективного використання переваг гео економічного характеру країни, зокрема транзитного потенціалу, його ефективної реалізації.

Для України однією з головних переваг відносно інших країн виступає її значний транзитний потенціал, обумовлений географічним розташуванням, рівнем розвитку транспортної інфраструктури та наявністю значної кількості транспортних коридорів.

Проте використання переваг геоекономічного характеру нівелюються низьким рівнем використання транзитного потенціалу внаслідок застарілості мережі міждержавних транспортних переходів та високого ступеня їх завантаженості, що суттєво ускладнює реалізацію стійкого економічного розвитку.

Одним з ключових завдань української держави на сьогодні виступає сприяння підвищенню темпів розвитку транспортної інфраструктури, адаптація її техніко-технологічної та правової основи до стандартів міжнародного митного і транспортного права, екологічних й техніко-експлуатаційних вимог щодо інфраструктури, стану доріг, рухомого складу, прикордонних пунктів пропуску, залучення інвестицій у розвиток МТК. Розвиток транспортних коридорів та їх інтеграція у рамках міжнародної транспортної системи є загальнодержавним пріоритетом розвитку транспортної інфраструктури України [177].

МТК, за своєю природою, виступають у ролі поєднуючи ланцюгів у світових процесах інтеграції. Основна функція транспортних коридорів полягає у максимально швидкій доставці вантажів із використання оптимальних шляхів. Застосовується при цьому сортування вантажів, оброблення, пакування, перевантаження на інший вид транспорту тощо.

Розвиток МТК в Україні дасть змогу прискорити не лише реалізацію стратегічних цілей щодо євроінтеграції, але й сприятиме вирішенню наступних таких завдань: залучення інвестиційних ресурсів у розвиток транспортної інфраструктури; прискорення темпів розвитку вітчизняного виробництва; підвищення валютних надходжень; зростання обсягів експорту продукції.

Крім того, інтеграція України через МТК до глобальної економіки забезпечить умови для динамічного економічного розвитку, підвищення ефективності реалізації транзитного потенціалу, зовнішньоекономічних зв'язків, суттєво покращить соціально-економічний стан територій розбудови МТК.

Зрозуміло, що вирішення вищеперерахованих завдань значно вплине на підвищення темпів розвитку економіки України та окремих регіонів. По суті МТК є комплексом транспортних магістралей (наземних та водних) з відповідною інфраструктурою, що включає під'їзні шляхи, допоміжні споруди, прикордонні переходи, пасажирські та вантажні термінали, сервісні пункти, устаткування та обладнання для управління рухом, які потребують належних організаційно-правових, технічних заходів щодо забезпечення високого рівня якості перевезень пасажирів і вантажів відповідно до стандартів Європейського Союзу [108, 109]. Тобто, МТК включає різні види об'єктів транспортної інфраструктури, що забезпечують перевезення пасажирів і вантажів за напрямками їх максимальної концентрації [110].

Слід зазначити, що сама модель МТК існує давно. Наявність розвинутих шляхів, що дають змогу безпечно, швидко, вигідно здійснювати доставку вантажів від виробника до ринків їх збуту, заклала початок для розвитку торгівлі як виду економічної діяльності. У стародавні часи територію України проходив торговельний шлях з Балтійського до Чорного моря, а також Великий шовковий шлях, що поєднував Китай, Монголію, Центральну Азію та Європу.

Основними функціями транспортних коридорів на сьогодні є доставка вантажів максимально швидко та найкоротшим шляхом. При цьому здійснюються операції із сортування вантажів, оброблення, пакування, перевантаження на інші види транспорту.

Міжнародні транспортні коридори обслуговують міжнародного транзиту та експортно-імпортні операції, що визначає їх вплив на розвиток військової, економічної, продовольчої, технологічної безпеки на території країни, якою вони проходять.

Сьогодні постала потреба впровадження нових принципів та підходів до формування державного управління безпекою транспортної інфраструктури, координації управлінських заходів, створення належних умов для здійснення контролю реалізації відповідними органами влади їх функцій.

Транспортна інфраструктура України відзначається низьким показником розвитку мультимодальних перевезень та логістичних технологій, що ускладнює вихід українських суб'єктів господарювання на світовий ринок транспортних перевезень, знижує їх конкурентоспроможність. Транспортні витрати становлять близько 40% в структурі вартості продукції. Також на сьогодні немає жодного з торговельних морських портів України у топ-100 портів світу, зокрема за кількістю оброблених контейнерів. Інтермодальні та мультимодальні вантажні перевезення в Україні складають не більше 0,5% ринку транспортних послуг. За даним показником Україна на сьогодні відстає від розвинутих країн світу, у т.ч. країн ЄС у 20-30 разів. Українська транспортна інфраструктура межує з Транс'європейською транспортною мережею (далі – TEN-T), проте позначилось належним чином на її загальному технологічному розвитку та рівні інтероперабельності [177]. Для вирішення таких проблем необхідно забезпечити ефективність державного управління транспортною інфраструктурою.

Як відзначалось у попередньому підрозділі, транзит виступає важливою економічною галуззю для усіх країн, галуззю, яка має чіткий посередницький характер, відіграє важливу роль для тих країн, які не володіють достатніми ресурсами для розвитку високотехнологічного виробництва та зосереджуються на інфраструктурному забезпеченні обслуговування процесів транспортування вантажів [178]. Тому, саме МТК є одною з найважливіших складових транзиту через Україну.

Україна має один з найвищих транзитних рейтингів у Європі. Тому Україна має всі можливості для забезпечення інтенсивного розвитку міжнародних транспортних коридорів та отримання значного економічного ефекту. Саме тому, такі питання потребують обговорення та розв'язання. Зважаючи на переваги, які надає обслуговування функціонування транзитного коридору, кожна країна докладася належних зусиль, щоб міжнародні транспортні коридори проходили саме через територію. При цьому транспортні коридори відіграють важливу роль не лише для економічного

ефекту, але виступають також чинником впливу на забезпечення національної безпеки.

Система управління безпекою МТК є складовою системи управління безпекою транспортної інфраструктури країни, яка виступає складовою системи національної безпеки [179].

Відповідно до закону “Про основи національної безпеки”, основні сфери забезпечення національної безпеки включають: зовнішньополітична, державної та воєнна, державного кордону України, внутрішньо-політична, економічна, науково-технологічна, екологічна, соціальна, гуманітарна та інформаційна. Міжнародні транспортні коридори, їх безпека безпосередньо або опосередковано впливають на національну безпеку України. Коротко розглянемо основні з них.

Міжнародні транспортні коридори мають велике значення для зовнішньополітичної сфери України, як складової національної безпеки. Необхідно констатувати факт, що для України неможливо ізольовано забезпечити національну безпеку, спираючись виключно на власні ресурси. Саме тому, суттєво підвищується роль зовнішньополітичних механізмів впливу на національну безпеку. Даний факт визначає підвищені вимоги щодо формування і реалізації Україною зовнішньої політики.

Посилення авторитету в зовнішній політиці є першочерговим завданням України. Успішна реалізація в Україні проектів розвитку МТК значно посилить авторитет держави у сфері зовнішньої політики. Тому розвиток в Україні міжнародних транспортних коридорів має важливе значення для національної безпеки України.

Розбудова національної мережі МТК, які є складовими Критських МТК та відповідають стандартам і нормам Європейського Союзу, також є поступом до інтеграції України у європейську транспортну мережу, що виступає передумовою підвищення обсягів перевезень через українську територію [180].

В рамках Європейського Союзу Критська конференція визначила наступні транспортні коридори: № 1. Гельсінкі - Таллінн - Рига - Каунас і Клайпеда -

Варшава і Гданськ; № 2. Берлін - Познань - Варшава - Берестя - Мінськ - Смоленськ - Москва - Нижній Новгород; № 3. Брюссель - Аахен - Кельн - Дрезден - Вроцлав - Катовіце - Краків - Львів - Київ; № 4. Дрезден/Нюрнберг - Прага - Відень - Братислава - Дер - Будапешт - Арад - Бухарест - Констанца/Крайова - Софія - Салоніки - Пловдив - Стамбул; № 5. Венеція - Трієст/Копер - Любляна - Марибор - Будапешт - Ужгород - Львів - Київ; № 6. Гданськ - Катовіце - Жиліна, західна гілка: Катовіце - Брно; № 7. Дунайський (водний); (Австрія, Угорщина, Югославія, Болгарія, Румунія, Молдова, Україна); № 8. Дуррес - Тирана - Скоп'є - Бітола - Софія - Димитровград - Бургас - Варна; № 9. Гельсінкі - Выборг - Санкт-Петербург - Псков - Москва - Калінінград - Київ - Любашівка/Роздільна - Кишинів - Бухарест - Димитровград - Александруполіс; № 10. Зальцбург - Любляна - Загреб - Белград - Ниш - Скоп'є - Велес - Салоніки. При цьому, 4 міжнародні транспортні коридори (№3, № 5, № 7, № 9) проходять через українську територію [181].

Для України критські міжнародні транспортні коридори не єдиним механізмом інтеграції до транспортної системи ЄС. Євро-Азійський міжнародний транспортний коридор цілком вписується у мережу критських міжнародних транспортних коридорів в рамках реалізації проекту TRASECA Європейської комісії транспорту.

Для усвідомлення значення міжнародних транспортних коридорів, які проходять через українську територію, а саме – Пан-європейські №3, №5, №7, №9; Європа – Кавказ – Азія (TRASEKA), Гданськ – Одеса (Балтійське – Чорне моря) – розглянемо коротко кожний з них для виявлення проблемних питань.

Коридор №3 (Берлін (Дрезден) – Вроцлав – Львів – Київ), країнами-учасницями є Україна, Польща, Німеччина. Його протяжність становить 1640 км., зокрема територією України – залізницею 694 км, автомобільними шляхами 611,7 км. Залізнична ділянка цього коридору двоколійна, повністю електрифікована, обладнана автоблокувальними пристроями (648 км). Залізнична інфраструктура за більшістю критеріїв відповідає європейським стандартам.

Коридор № 5 (Трієст – Любляна – Будапешт – Братислава – Ужгород – Львів), країнами-учасницями якого є Україна, Словаччина, Угорщина, Словенія, Італія. Його протяжність становить 1595 км., зокрема територією України – залізницею 266 км та автомобільними шляхами 338,7 км.

Ключовою проблемою коридору № 5 для залізничного та автомобільного сполучення на території України є подолання ділянки через Карпатські гори. Будівництво нового автомобільного маршруту, мова про яке ведеться декілька років, потребує спорудження великого тунелю та інших інфраструктурних об'єктів. Щодо залізничного сполучення, то його коючою проблемою розвитку міжнародного коридору №5 виступає одноколіїність та застарілість Бескидського тунелю, який був відкритий у 1886 р., технічний стан якого на цей час є незадовільним. Цей тунель суттєво обмежує трафік поїздів, а також перевізну та пропускну спроможність транспортного коридору, унеможливує підвищення обсягів перевезень. Погіршення його стану у подальшому може спричинити за цим напрямом припинення трафіку поїздів [181].

Використання цього транспортного коридору у перспективі для України є провідним, зокрема у взаємозв'язку з іншими коридорами, з якими він перетинається. Це дасть змогу сформувати широку транспортну мережу із ЄС, сприятиме оптимізації внутрішніх та міжнародних пасажирських перевезень.

Коридор № 7, який має назву «Дунайський» (водний), країнами-учасницями якого є: Україна, Молдова, Румунія, Болгарія, Балканські країни, Угорщина, Австрія. Його протяжність становить 1600 км, зокрема 70км територією України. Пріоритетними завданнями портів у басейні Дунаю є забезпечення вантажопотоків МТК №7, до складу якого також входять два вантажні порти, а саме: 1) Ізмаїльський порт, який приймає річкові (з максимальним осіданням до 3,5 м, до 5 тис. т водотоннажністю) та морські судна з максимальним осіданням 7,2 м та до 10 тис. т водотоннажністю); 2) Ренійський порт, який здатний приймати будь-які судна, які можуть пройти судноплавний шлях «Дунай – Чорне море» і Сулинський канал. Це фактично єдиний в Україні порт на р.Дунай із поромним комплексом. Цей порт має

необхідну кількість залізничних колій, достатню кількість вантажозахоплювального обладнання та перевантажувальної техніки для перевантаження вантажів до 250 т.

Коридор №9 (Гельсінкі – Санкт-Петербург – Вітебськ – Київ (Москва) – Одеса (Кишинів) – Пловдив – Бухарест – Александрополіс, країнами-учасницями якого є: Фінляндія, Російська Федерація, Україна, Республіка Білорусь, Молдова, Румунія, Греція. Його протяжність становить 3400 км, зокрема 996,1 км. автомобільними шляхами та 1496 км залізницею через територію України.

Основна ділянка коридору № 9 через українську територію проходить трасами М-01, М-05 від Україно-Білоруського кордону – м.Чернігів – м.Київ – м.Одеса. Автомобільна дорога Жашків – Червонознам'янка дозволяє трафік автопоїздів масою до 40 т, що суттєво сприятиме зростанню обсягів перевезень [182].

МТК «Гданськ – Одеса» через м.Гданськ, м.Варшаву, м.Яготин, м.Ковель, м.Козятин, м.Жмеринка, м.Одеса (Чорноморські порти), що поєднує Балтійське та Чорне море, з українською ділянкою від м.Ягодин до м.Одеса, країнами-учасницями якого є Україна та Польща. Його протяжність становить 4749 км, зокрема українською територією 1816 км, у т.ч. 1208 км автомобільними дорогами та 918 км залізницею через територію України [183].

Цей маршрут є найкоротшим між Балтійським та Чорним морем і має достатньо розвинену інфраструктуру. Важливість цього коридору є вкрай високою для перевезення вантажів із Західної і Північної Європи до Північної Африки і Близького Сходу. Оптимізація відстані транспортування відносно морського шляху навколо континенту сягає до 3500 км. У комплексі з іншими транспортними коридорами Європи, які містять поромні переправи через Каспійське й Чорне моря, залізниці Туркменістану і Південного Кавказу, даний коридор може забезпечити оптимальну відстань перевезень з країн навколо Балтійського моря до країн Центральної Азії й Кавказького регіону.

За технічним рівнем оснащення дндий коридор дещо поступається іншим транспортним коридорам через українську територію. Зокрема, одноколіїні залізниці становлять 15% від протяжності залізничної ділянки. Одноколіїна ділянка від м.Ківерці до м. Яготин виступає обмежуючим чинником розвитку перевезень. Окрім того стан покриття 40% автомобільних шлхів є незадовільним на цьому маршруті.

Щодо МТК TRACECA («Європа – Кавказ – Азія»), то він передбачає комбінування морських поромних переправ, залізничних шляхів. Загальна протяжність залізниць головного маршруту становить 4745 км. До складу поромних переправ входять комплекси на Чорному морі – Поті (Грузія), Варна (Болгарія), Чорноморськ (Україна), поромну переправу між Туркменбаши (Туркменістан) та Баку (Азербайджан) на Каспійському морі [183,184].

Для України подальша інтеграція до глобальної транспортної мережі передбачає: долучення до наявних МТК; розбудова нових напрямків МТК: МТК № 5 від м.Львів – м.Рівне – м.Сарни – м.Мінськ (Республіка Білорусь); Балтійське – Чорне море: від м.Гданськ – м.Варшава – м.Ковель – с.Одеса; з Європи до Азії: від м.Франкфурт – м.Краків – м.Львів – м.Дніпро – м.Алма-Ати; від м.Анкара – м.Єреван – м.Баку (м.Тбілісі) – м.Ростов-на-Дону – м.Донецьк – м. Кишинів (м.Одеса) – м.Тірана (м.Бухарест) – м.Афіни (Димитровград) – м.Стамбул; Євразійський маршрут від м.Одеса – м.Єреван (м.Тбілісі) – м.Баку – м. Ашгабад; маршрут «Північ – Південь» від м.Харків – м.Полтава – м.Кропивницький – м.Одеса [185].

Виділяють два варіанти розвитку транспортних коридорів через територію України, які виступають складовою системи МТК: по-перше, модернізація і реконструкція наявної мережі; по-друге, створення нового інфраструктурного комплексу у відповідності до міжнародних стандартів.

Україна активно планує розвивати також МТК: Балтійське - Чорне море (від м.Гданськ до м.Одеса); Євро-Азійський нафтогазовий транспортний коридор. Транспортна інфраструктура України на сьогодні не готова до

потенційних обсягів міжнародних перевезень. Головними напрямками розвитку в Україні національної системи глобальних транспортних шляхів є: проведення модернізації тих ділянок міжнародних транспортних коридорів, які знижують їх пропускну спроможність; забезпечення відповідності транспортної мережі і технічних засобів міжнародним стандартам; гарантування стандартів якості ЄС щодо перевезень (безпека, швидкість, сервісу, інформаційного обслуговування, збереження вантажів); доєднання до міжнародних документів щодо регулювання транспорту, які поширені європейських країнах; інфраструктурне забезпечення усіх видів транспорту.

Міжнародні транспортні коридори проходять автомобільними шляхами першої і другої категорії. Пропускна спроможність таких автодоріг становить: для першої категорії - 14 тис. одиниць автотранспорту на добу (ділянка Київ – Бориспіль має пропускну здатність 40 тис., ділянка Київ – Житомир має пропускну здатність 20 тис.); для другої категорії від 6 до 14 тис. одиниць автомобільного транспорту. Найбільшим є трафік на автодорогах поблизу прикордонних пунктів та біля великих агломерацій (15-20 тис. одиниць транспорту на добу). Середній трафік на автомобільних дорогах країни становить 6-14 тис. одиниць транспорту на добу. За своїм значенням МТК для міжнародної комунікації автотранспортом поділено на три основні категорії. Протяжність автодоріг загального призначення, які входять до складу МТК №3 через українську територію становить 617 км., з яких 308 км першої категорії з 4 смугами та 304 км другої категорії з 2 смугами. Реконструкцію дороги першої категорії планується здійснювати посекційно, ділянки другої категорії необхідно повністю відремонтувати відповідно до сучасних стандартів дорожнього руху.

Міжнародний транспортний коридор №5, ділянка м.Чоп – м.Львів складається з асфальтобетонного покриття (252,6 км), цементобетонного покриття (28,5 км), чорного шосе (37,3 км), з яких 9% (29,9 км) складають автодороги першої категорії, другу категорію складають 249,7 км, третю категорію – 32,9 км, дороги четвертої категорії складають 5,9 км [186].

Інфраструктура МТК №5 є двоколісною, повністю електрифікованою, із автоблокувальними пристроями, відповідає європейським стандартам за основними показниками (окрім Скотарсько-Бескидського тунелю). Тривають інженерно-геологічні роботи біля тунелю Бескид - Скотарське. Міжнародний транспортний коридор №9 із цементобетонним покриттям протяжності 85,7 км, асфальтобетонним покриттям – 512,9 км, з яких 73% (442,5 км) складають автомобільні дороги першої категорії, другої категорії – 99,6 км, 56,5 км – третьої категорії.

Міжнародні вантажні перевезення автотранспортом здійснюється переважно наступними транспортними коридорами, а саме: №3, №5 Європа-Азія – від м.Чоп – м.Ужгород – м.Мукачеве – м.Стрий – м.Львів – м.Рівне – м.Житомир – м.Київ; МТК №9 – м.Нові Яриловичі – м.Чернігів; МТК №5 – м.Ужгород (Рава-Руська) – м.Львів; «Балтійське - Чорне море» – м.Доманове – м.Ковель – м.Луцьк – м.Дубно – м.Тернопіль – м.Чернівці; маршрут – м.Новоазовськ – м.Маріуполь – м.Херсон – м.Миколаїв – м.Одеса; маршрут – м.Стрий – м.Івано-Франківськ – м.Чернівці; маршрут – м.Ягодин – м.Ковель – м.Сарни – м.Коростень – м.Київ.

Створення міжнародних транспортних коридорів та підписання угод про їх експлуатацію є предметом зовнішньої політики держави. Стійке функціонування міжнародних транспортних коридорів прямо впливає на формування зовнішньополітичних умов соціально-економічного розвитку України. Одним з ключових векторів зовнішньої політики сучасної держави є протидія міжнародним злочинним угрупованням та боротьба з тероризмом, запобігання поширенню зброї масового ураження. Міжнародні транспортні коридори та відповідні інфраструктурні об'єкти є особливо привабливими для терористичних атак. МТК також часто використовуються у протизаконній діяльності злочинними угрупованнями, зокрема перевезенні зброї, контрабанді, нелегальній міграції наркотрафіку тощо. Оскільки міжнародні транспортні коридори проходять через території різних країн, тому спільна робота з такими країнами щодо боротьби зі злочинністю, у т.ч. тероризмом

виступає одним ключових напрямів забезпечення національної безпеки України.

Необхідно зазначити, що в Україні ефективне функціонування та розвиток МТК потребують адаптації законодавства у відповідній сфері до міжнародних норм. Гармонізація законодавства України із міжнародним у сфері транспорту неодмінно покращить її позиції у зовнішньополітичній сфері.

Інтенсифікація транскордонного співробітництва з сусідніми державами є важливим напрямом діяльності для кожної країни. Співробітництво щодо МТК неодмінно сприятиме формуванню тісних, взаємовигідних, рівноправних відносин України у зовнішній політиці, підвищить рівень її національної безпеки.

МТК суттєво впливають на сферу національної безпеки України. Тому, для забезпечення громадського порядку на МТК та успішної протидії злочинності необхідним є об'єднання зусиль розвідувальних і контррозвідувальних, правоохоронних органів України. Одним з основних напрямів політики держави щодо національної безпеки виступає формування ефективної системи контролю за перевезенням оборонної продукції і подвійного використання. Міжнародні транспортні коридори є важливою складовою формування такої системи.

Розбудова правоохоронної системи міжнародних транспортних коридорів є ключовим етапом реформування в Україні її правоохоронної системи. Безпека на міжнародних транспортних коридорах є умовою функціонування їх в Україні як з позиції національних інтересів, так й з позиції зарубіжних партнерів.

Формування такої системи потребує адаптації досвіду провідних країн Світу, координацію діяльності розвідувальних, контррозвідувальних і правоохоронних органів, оптимізацію їх структури, покращення фінансового, організаційно-правового, матеріально-технічного, кадрового забезпечення.

Приймаючи до уваги конкуренцію на світовому ринку перевезень, є достатньо високою вірогідність виходу України з цієї сфери діяльності внаслідок проблем щодо безпеки на МТК. Також ефективне функціонування МТК потребує співробітництва із суб'єктами правоохоронної діяльності інших країн. Взаємодія таких суб'єктів необхідна, перш за все, для протидії міжнародній злочинності, боротьби із тероризмом, нелегальною міграцією, наркоторгівлею. Система безпеки міжнародних транспортних коридорів має створюватись за передовими зразками за участі зарубіжних фахівців. Така система може стати прикладом для реформування системи державного управління безпекою транспортної інфраструктури України, а також інших елементів правоохоронної системи.

Особливий вплив серед складових національної безпеки міжнародні транспортні коридори здійснюють на безпеку державного кордону та воєнну сферу. За територією Україна є найбільшою європейською країною. Такий факт визначає важливість безпеки транспортної інфраструктури України щодо національної безпеки, у т.ч. для воєнної безпеки. Для країни воєнна безпека безпосередньо пов'язана з розвиненістю автомобільних, залізничних доріг, портів, водних шляхів, аеропортів, інших інфраструктурних об'єктів, із конфігурацією автомобільної та залізничної мережі, рівнем розвитку міжнародних та національних транспортних коридорів.

Транспортні сполучення, у т.ч. МТК, суттєво обумовлюють ступінь обороноздатності країни, зокрема, щодо швидкості транспортування військових формувань, доставки вантажів військового призначення, мобілізації тощо.

Необхідно відзначити, що оборонний чинник в СРСР був одним з основних при визначенні розміру залізничної колії, що відрізняється від розміру залізничних колій країнах Європи. Розвиток в Україні системи міжнародних транспортних коридорів сприятиме підвищенню оперативної спроможності національної транспортної мережі щодо гарантування воєнної безпеки країни.

Облаштування на державному кордоні пропускних пунктів міжнародних транспортних коридорів має здійснити позитивний вплив на прискорення демаркації та делімітації кордонів України. Ця проблема є вкрай актуальною щодо Російської Федерації, а також Румунії. На пунктах пропуску на теперішній час відбулась активізація злочинних угруповань, діяльність яких передбачає перетин українського державного кордону. Унеможливлення незаконного перетину державного кордону України в рамках міжнародного транспортного коридору, у першу чергу, відповідає національним інтересам. Також загальний рівень безпеки міжнародних транспортних коридорів необхідний для залучення іноземних інвестицій у розвиток міжнародного транзиту. Тому, на МТК пункти пропуску через державний кордон мають будуватись з урахуванням досвіду країн ЄС та світових стандартів, що сприятиме підвищенню безпекового рівня на інших пунктах пропуску через державний кордон України та ділянках.

Міжнародний транзит суттєво впливає на українські національні інтереси щодо внутрішньополітичної сфери. Міжнародні транспортні коридори проходять через українську територію, фактично з'єднуючи її усі регіони. Тому обслуговування міжнародних транспортних коридорів та забезпечення їх ефективної, безпечної, надійної роботи залежить практично від жителів всіх українських регіонів, узгодженої діяльності політичних партій, бізнесу, представників влади. За їх скоординованих зусиль в Україні міжнародні транспортні коридори можуть забезпечити значний економічний ефект. Міжнародні транспортні коридори є інструментом комунікації та консолідації різних регіонів, бізнесу та громадських інститутів, політичних сил України.

За умов активізації в Україні сепаратистських тенденцій, злагоджена робота всіх регіонів, політичних кіл над спільним проектом виступа є вагомим консолідуючим фактором, що сприятиме політичній стабільності, соціаній стійкості; створить передумови для вдосконалення засад забезпечення

етнонаціональної стабільності, розв'язання міжнаціональних протиріч, узгодження інтересів різних етнічних спільнот.

Отримання від міжнародного транзиту прибутку, створення у сфері обслуговування міжнародних транспортних коридорів додаткових робочих місць – сприятиме посиленню в Україні авторитету органів державної влади. На рівні лише центральних органів державної влади неможливе ефективне управління міжнародним транзитом. Це потребує залучення органів місцевого самоврядування. Відповідна діяльність сприятиме покращенню взаємодії між органами влади центрального і місцевого рівня, зміцнить авторитет таких суб'єктів, сприятиме реалізації принципу субсидіарності.

ОВнутрішньополітичний фактор, у свою чергу, відіграє суттєву роль в експлуатації МТК, що розкривається в їх фінансуванні. Політична ситуація в Україні виступає певним чинником розвитку міжнародного транзиту. Необхідно враховувати, що найкоротша відстань не завжди є запорукою обрання конкретного маршруту перевезення. Крім відстані також враховуються наступні чинники: швидкість переміщення пасажирів або вантажів через кордон; безпековий рівень перевезень; наявність митних пілг та єдиного суб'єкту управління; стабільність нормативно-правової бази. Певний маршрут буде обрано з урахуванням всіх відповідних умов. Тому, для України її географічне розташування не гарантує розвиток міжнародних транспортних перевезень її територією. Ключові учасники цього ринку не прагнуть бути залежними від одного одного маршруту або постачальника. Наприклад, маршрут через територію України буде коротшим, а тарифи нижчими, проте потоки перевезень можуть оминати її через складність прогнозу щодо часу надходження вантажу до кінцевого пункту призначення через політичну нестабільність, недосконалість законодавчої бази, корупцію в системі митних органів.

Як і раніше в Україні відсутня скоординована державна політика щодо міжнародного транзиту, заснована на законодавчо оформлених, чітких принципах його розвитку, зокрема стосовно спрощення процедури перетину

кордонів. Окрім того, існує роз'єднаність між різними відомствами щодо реалізації потенціалу транспортного транзиту України. Тому, політична стабільність є необхідною умовою забезпечення економічного розвитку України. Необхідно консолідувати політичні сили для реалізації цієї мети, адже в економічному зростанні України зацікавлені усі внутрішні суб'єкти всіх політичних поглядів.

Міжнародні транспортні коридори можуть бути для України джерелом забезпечення державного бюджету, безпосередньо впливають на реалізацію національних інтересів в сфері економіки. Вони фактично є передумовою підвищення конкурентоспроможності та стійкого розвитку національної економіки. Їх розвиток покращить інвестиційний клімат та забезпечить ефективність процесів інвестування, активізує високотехнологічні наукоємні виробництва, прискорить інші прогресивні інституційні та структурні зміни в українській економіці.

Визначальним напрямом національної безпеки в сфері економіки є захист від недоброякісного імпорту внутрішнього ринку (продукції, яка здатна завдавати шкоди здоров'ю людей, національним виробникам, навколишньому середовищу). Через МТК в Україну проходить велика частка імпорту.

Завдяки впровадженню на МТК міжнародних стандартів, рівень товарного контролю буде високим в Україні. Тому розвиток міжнародних транспортних коридорів захистить український ринок від постачання продукції низької якості. Розвиток МТК буде активізувати участь України у фінансово-економічних міжнародних інституціях, поглибленню інтеграції у світову та європейську економічну систему, підвищенню експортного потенціалу.

Також з функціонуванням національних і міжнародних транспортних коридорів безпосередньо пов'язано забезпечення в Україні продовольчої безпеки. Вони виступають основними каналами переміщення товарів, а тому від їх стабільного та надійного функціонування залежить забезпечення продовольством населення України.

Розвиток в Україні національних і міжнародних транспортних коридорів також задовольняють науково-технологічні інтереси. Це зокрема сприяє формуванню ефективної інноваційної діяльності, розвитку економіки на основі інновацій.

Забезпечення відповідного безпекового рівня функціонування промислових споруд та об'єктів, інженерних мереж є важливим напрямом політики держави. В Україні ця діяльність на МТК є важливою також щодо безпеки у науково-технологічній сфері.

Діяльність у сфері транспортної інфраструктури, зокрема на міжнародних транспортних коридорах впливає на безпеку у сфері екології. Одним з головних забруднювачів навколишнього середовища є транспорт. Це обумовлено численними чинниками, притаманними йому. Як вагома складова транспортної галузі МТК становлять певну загрозу для безпеки екологічної сфери країн, через території яких вони пролягають. Зважаючи, що на МТК щільність трафіку постійно зростає, то негативний вплив їх на екологічну систему посилюється.

До головних екологічних проблем щодо МТК можна віднести: вихлопні гази (окисли азоту, окисли сірки), які є вагомим чинником, що можуть спричинити у глобальне потепління, а викиди летючих сполук, викиди під час транспортування нафтопродуктів та нафти нафтомістких вод, аварійні нафтові розливи є для екологічної системи планети вкрай небезпечними. В наслідок видобування нафти, її транспортування щорічно в атмосферу потрапляють мільйони тон летючих сполук. Більша частина таких викидів припадає саме на нафтові випаровування в процесі транспортування нафтопродуктів до споживача.

МТК з огляду на ризик недотримання норм екологічної безпеки можуть переносити шкідливі організми, речовини, які здатні порушити рівновагу екологічних систем. Слід виділити також високий шумовий рівень від транспорту, що має негативний вплив на стан здоров'я людей, які мешкають

поруч із МТК. Також слід пам'ятати про забруднення поверхневих і ґрунтових вод, ґрунтів у зоні МТК.

Для розвиненої країни екологічна безпека на сьогодні є важливим елементом національної безпеки. Державна екологічна політика виступає складовою загальної державної політики, що отребує координування з економічною, соціальною, науково-технічною, а також культурною політикою. Тому одним з ключових елементів безпеки функціонування міжнародних транспортних коридорів є екологічна складова. Розбудова в Україні МТК посилить екологічне навантаження. Заходи екологічної безпеки мають впроваджуватись синхронно зі збільшенням транспортних потоків. В процесі вибору варіантів розвитку транспортної інфраструктури має враховуватись екологічні фактори, не тільки економічна доцільність.

Не зважаючи на наукові розробки науковців, які мають важливе значення для перспектив розвитку міжнародних транспортних коридорів України, таких як: Корнієнко В.В., Сапронов О.В., Мірошко В.М., Бакаєв О.О., Птрошков С.І., Ревенко В.Л., Якименко Н.В., Ремига Ю.С., Павліха Н.В., Поздняков Л.А., Кузьмін П.В., Білорус О.Г., Лук'яненко Д.Г., Колесников А. та інших [187-196] та на підставі проведеного розгляду міжнародних транспортних коридорів можна дійти основного висновку про те, що на сьогодні в Україні транспортна інфраструктура не повною мірою готова до забезпечення на належному рівні транзитних перевезень. У зв'язку з цим, основними напрямками розвитку в Україні міжнародної мережі транспортних шляхів мають стати: модернізація тих ділянок міжнародних транспортних коридорів, які обмежнюють їх пропускну спроможність; гарантування відповідності міжнародним стандартам транспортної мережі і технічних засобів; забезпечення європейських вимог щодо якості перевезень (безпеки, швидкості, сервісу, інформаційного обслуговування, збереження вантажів); ратифікація міжнародних документів, які регулюють сферу транспорту; забезпечення розвитку для усіх видів транспорту відповідної інфраструктури [197].

В Україні використання транзитного потенціалу не перевищує 70%. МТК, що пролягають по території України, не повною мірою відповідають міжнародним стандартам. Маючи відповідні технічні можливості для збільшення обсягів транзитних перевезень, Україна цілком здатна рівномірно використовувати наявні резерви за різними видами транспорту. Проте реалізацію в Україні її транспортного потенціалу стримує низький рівень транспортного обслуговування і розвитку транспортної інфраструктури, а також недосконалість державного регулювання. В Україні необхідно забезпечити впровадження європейських транспортних стандартів безпеки, сервісу та якості для реалізації транзитного потенціалу повною мірою.

Україна здійснює активну державну політику щодо підтримки європейських ініціатив у сфері міжнародних транспортних коридорів, пропонує власні варіанти Європейському співтовариству. Зокрема, Україна разом пропонує включити наступні транспортні коридори мережі МТК: Балтійське - Чорне море (м.Гданськ – м.Одеса, Польща, Україна); «Євроазійський» транспортний коридор (ЄАТК) – м.Чорноморськ (м.Одеса) – м.Батумі (м.Поті) – м.Тбілісі – м.Баку (Україна, Азербайджан, Грузія); «Європа - Азія», що проходить через Німеччину, Австрію, Чехію, Словаччину, Італію, Польщу, Угорщину, Україну, Російську Федерацію, Казахстан, Середню Азію, а також Китай.

Транспортна інфраструктура України не готова у повній мірі до забезпечення транзиту у необхідних обсягах. Через недосконалість нормативно-правової бази, низьку інвестиційну привабливість транспортної інфраструктури збільшується рівень зношеності наявних технічних засобів, їх структура погіршується. Також на належному рівні не забезпечується безпека руху, посилюється негативний вплив транспорту на природу. Зрештою, за існуючих умов жорсткої конкурентної боротьби це витісняє українські транспортні компанії з міжнародних ринків, а також знижує загальну якість обслуговування українських підприємств і населення.

МТК сьогодні реалізують доволі розширений спектр послуг. По-перше, це транспортування вантажів в мінімальні терміни і найкоротшим шляхом. Також через МТК відбувається перевалка вантажів між різними видами транспорту, а також їх обробка. Комплекс транспортних послуг потребує розвитку шляхів сполучення (залізничних колій, автомобільних доріг), логістичних комплексів щодо перевалки та обробки вантажів (залізничні станції, водні і аеро- порти, контейнерні термінали), інших об'єктів транспортної інфраструктури (ремонтні підприємства, під'їзні шляхи, розвинута сфера послуг).

Вкрай важливу роль щодо розвитку МТК відіграє інформаційна інфраструктура, що обробляє, акумулює, зберігає, а також утилізує інформацію стосовно вантажів, потребу у транспортних засобах, забезпечує моніторинг за етапами проходження вантажів і суттєво підвищує рівень їх безпеки.

Поняття МТК передбачає безпечне і швидке просування вантажів і пасажирів, що досягається також на основі пільгових умов перевезень на конкретних маршрутах МТК, зокрема: спрощені фактичний порядок і правила прикордонного, митного, санітарного оформлення переміщення вантажів і пасажирів; пільгові тарифи (на 25-50%) на всі види зборів і послуг при санітарному, прикордонному, митному оформленні, по портових і термінальних зборах, перевезенні залізницею; наявність єдиного суб'єкту керування, що синхронізує і об'єднує функціонування окремих служб і ділянок; наявна стабільна нормативно-правова база, забезпечена надійна безпека пасажирів і вантажів від кримінальних зазіхань; будь-які зміни набирають сили не раніше 3-6 місяців після інформування вантажовідправників і вантажоодержувачів, пасажирів в тих країнах, через територією яких пролягає МТК.

Головними проблемами, які ускладнюють забезпечення в Україні зростаючого за якістю та обсягами попиту щодо транспортних послуг є: недостатня модернізація основних засобів дорожнього господарства та на усіх видах транспорту, невідповідність сучасним стандартам їх технічного рівня;

низький рівень розвитку об'єктів транспортної інфраструктури та міжгалузевої координації, що спричиняє розбалансування транспортної мережі, нераціональне витрачання ресурсів та загальне зменшення ефективності використання об'єктів транспортної інфраструктури; недостатнє використання Україною власного геополітичного потенціалу, а також можливостей її транспортної інфраструктури для транзиту вантажів; повільні тенденції розвитку технологій у транспортній сфері та їх недостатня узгодженість з виробничими, складськими, торговельними й митними технологіями; недостатня інформатизація процесів транспортування та низький рівень інформаційної взаємодії транспортної інфраструктури з іншими економічними галузями; низька ефективність економічних й фінансових механізмів стимулювання інвестицій у розвиток транспортної інфраструктури; недотримання термінів реалізації завдань державних (галузевих) програм, зокрема щодо розбудови інфраструктури державного кордону, транспортного машинобудування тощо.

Крім того, транспортна інфраструктура України відзначається низьким рівнем логістично-транспортних технологій, мультимодальних перевезень та об'єктів, що суттєво знижує її конкурентоспроможність і, зрештою ускладнює вихід продукції українського виробництва на світовий ринок транспортних послуг. На транспортування продукції витрати сягають до 40% від їх загальної вартості. Українські торговельні морські порти, на жаль, не потрапляють за кількісними показниками оброблених контейнерів у топ-100 портів світу. Інтермодальні та мультимодальні вантажні перевезення займають не більше 0,5% транспортного ринку в Україні. За таким показником наша держава відстає від розвинутих країн світу, у т.ч. країн ЄС у понад 20 разів. Українська транспортна система межує з Транс'європейською транспортною системою (TEN-T), проте рівень її інтегрованості залишається низьким та спостерігається загальне відставання від TEN-T щодо технологічного забезпечення [185]. Для реалізації поставлених завдань на державному рівні має бути сформована ефективна система управління у сфері транспорту.

Прискорення розв'язання цих проблем має вкрай важливе значення не лише для сфери транспортної інфраструктури, але й для країни загалом, ефективного розвитку її економічної й соціальної сфер.

Розв'язання зазначених вище проблем потребує: гармонізації з урахуванням міжнародних вимог законодавчої бази у сфері транспорту; формування ефективного державного регулювання та системи контролю ринку перевезень для забезпечення добросовісної конкуренції та належних економічних умов для забезпечення відтворювальних процесів щодо основних засобів у дорожньо-транспортному комплексі; введення державних стандартів, соціальних вимог і нормативів стосовно транспортного обслуговування; гарантування належного рівня безпеки функціонування транспортної інфраструктури, зниження ступеня негативного впливу її об'єктів на навколишнє середовище; посилення координуючої функції держави щодо розвитку транспортної інфраструктури, зокрема міжнародного значення, логістичних систем, мультимодальних перевезень, запровадження сучасних транспортних технологій та виробництва сучасної техніки, забезпечення ефективності комунікації щодо різних видів транспорту; формування умов для підвищення рівня конкурентоспроможності українських експедиторів та перевізників на внутрішньому і міжнародних ринках перевезень на основі комплексу заходів підтримки вітчизняних транспортних підприємств, які реалізують експортний потенціал з боку держави, здійснюють транспортування транзитних і зовнішньоторговельних вантажів; забезпечення ефективного розвитку національних ділянок МТК, консолідація їх в єдину мережі високого рівня з відповідним подовженням до місць зародження/погашення імпорتنих та експортних вантажопотоків, реалізації переваг географічного розташування України для збільшення транзитних перевезень євроазійського напрямків світової торгівлі; розроблення гнучкої системи державного регулювання тарифів на перевезення, яка б могла враховувати інтереси, як транспортних організацій, так й споживачів відповідних послуг; формування єдиної інформаційної бази транспортної

інфраструктури на основі розвитку бази інформатики, сучасних інформаційних та управляючих систем; стимулювання й підтримка з боку держави українських виробників транспортних засобів.

Державне управління відіграє провідну роль у всіх процесах, що відбуваються в суспільстві. Воно здійснює виконавчу владу, яка відповідає за реалізацію завдань, функцій і інтересів держави. До розпорядчої діяльності органів державної влади належать рішення, що приймаються ними щодо безпосереднього управління галузями економіки, соціально-культурною сферою та адміністративно-політичною діяльністю.

Разом із тим, недостатній розвиток нормативно-правової бази, низький рівень транспортної безпеки та інвестиційного розвитку транспортно-дорожнього комплексу посилили зношення технічних засобів, погіршення їхньої структури, недостатнього рівня безпеки руху та збільшення негативного впливу діяльності транспортної сфери на природу. В умовах жорсткої конкуренції це спричинило витіснення українських компаній зі світового ринку перевезень, а також суттєвого зниження якості обслуговування українських підприємств та населення.

Уряд України має вжити заходів для вирішення проблем, які стримують зростання обсягів та якості попиту на транзитні послуги. Ці заходи включають: модернізацію ділянок міжнародних транспортних коридорів, що знижують їхню пропускну здатність; забезпечення відповідності транспортної мережі і технічних засобів світовим стандартам; впровадження стандартів ЄС щодо якості перевезень, зокрема безпеки, швидкості, збереження вантажів, сервісу, інформаційного обслуговування; ратифікація міжнародних документів, які впровадили інші європейські країни щодо управління безпекою транспортної інфраструктури; розвиток транспортної інфраструктури за вимогами безпеки для всіх об'єктів та видів транспорту [197]. Ці заходи допоможуть Україні підвищити конкурентоспроможність на міжнародному транзитному ринку та забезпечити зростання економіки.

Тільки за наявності сприятливих умов вантажоперевізники вибирають маршрут конкретного міжнародного транспортного коридору. Це означає, що розвиток міжнародного транспортного коридору може сприяти подолання бідності, надмірного майнового розшарування в суспільстві, збереженню та зміцненню демографічного і трудових ресурсного потенціалу країни, подолання кризових демографічних процесів, підвищенню рівня соціального захисту людини. Крім того, розвиток міжнародного транспортного коридору позитивно впливатиме на інші сфери національної безпеки України, зокрема, сприятиме забезпеченню енергетичної безпеки України, задоволенню національних інтересів в інформаційній сфері тощо. Це пов'язано з тим, що міжнародного транспортного коридору забезпечують ефективний і безпечний транзит вантажів, що сприяє розвитку економіки та підвищенню рівня життя населення. Крім того, міжнародного транспортного коридору можуть використовуватися для захисту країни від зовнішніх загроз, наприклад, шляхом переміщення військ і військової техніки.

Отже, розвиток міжнародного транспортного коридору є важливим фактором для України, оскільки він може сприяти економічному зростанню, соціальному розвитку та національній безпеці.

Розвиток системи міжнародних транспортних коридорів має ряд переваг для України. Зокрема, він сприятиме: піднесенню туристичного бізнесу в Україні, забезпечивши кращі можливості для пересування туристів, що сприятиме зростанню попиту на туристичні послуги в Україні; впровадженню високих європейських стандартів в інші сфери транспорту та інші галузі економіки України, оскільки управління МТК буде здійснюватися відповідно до високих європейських стандартів, що сприятиме впровадженню цих стандартів в інші сфери транспорту та інші галузі економіки України; покращенню конкурентоспроможності України на міжнародному ринку, оскільки міжнародні транспортні коридори забезпечать кращі можливості для торгівлі та транзиту, що сприятиме покращенню конкурентоспроможності України на міжнародному ринку.

Україна змушена дотримуватись високих міжнародних стандартів, зважаючи на всі види обслуговування міжнародних транспортних коридорів для того, щоб виступати активним гравцем ринку міжнародного транзиту. Саме тому міжнародні транспортні коридори можуть виступити зразком для наслідування, зокрема, у питаннях дотримання вимог безпеки на транспорті, організації перевезень тощо.

2.2. Принципи державного управління безпекою транспортної інфраструктури

Успішне функціонування транспортної галузі України залежить від того, наскільки добре усвідомлюють її важливість представники державної влади та громадськості. Транспорт є ключовим фактором національної безпеки, економічного розвитку та соціальної стабільності. У складних умовах глобальних економічних процесів та євроінтеграції ефективне державне управління транспортною інфраструктурою є особливо важливим. Воно має враховувати аспекти геополітичного характеру, особливості цієї сфери та її роль у реалізації процесів соціально-економічних перетворень. Держава має забезпечити розвиток транспортної інфраструктури та зробити її конкурентоспроможною. У зв'язку з цим державне управління безпекою транспортної інфраструктури потребують вдосконалення [198].

Сьогодні необхідно впровадити нові принципи формування та координації державного управління в транспортній сфері. Ці принципи мають бути орієнтовані на забезпечення результативності та ефективності транспортної інфраструктури, а також на підвищення рівня її безпеки. Крім того, необхідно сформувати умови для забезпечення контролю за якістю реалізації функцій відповідних органів державної виконавчої влади. Це дасть

зможу забезпечити ефективне управління транспортною інфраструктурою та сприятиме її подальшому розвитку.

Транспорт є критичним сектором економіки, оскільки він забезпечує ефективне функціонування усіх інших секторів економіки. Транспортна інфраструктура є одним з найбільше фондочитратних секторів національної економіки, оскільки вона вимагає значних капітальних вкладень для будівництва та експлуатації. Транспортна діяльність об'єктивно є сферою підвищеного техногенного ризику й підвищеної уразливості для терористичних впливів. Транспорт є другим по значимості після енергетики джерелом забруднення навколишнього середовища й одним з головних споживачів невідтворних природних ресурсів. Рішення в області розвитку транспорту є одним з пріоритетних завдань держави, оскільки вони мають значний вплив на економічний розвиток, соціальну стабільність та національну безпеку України. Помилкові рішення в області розвитку транспорту можуть привести до незворотних негативних наслідків, порушити стабільність соціально-економічного розвитку та мати загрози для національної безпеки України.

Державне управління у сфері транспорту розвивалося в напрямку відокремлення відомств державного управління окремими підсистемами транспортної інфраструктури. Це привело до поділу функцій державного управління окремими підсистемами транспортної інфраструктури, що беруть участь у здійсненні окремих видів перевезень, які поєднані технологічними зв'язками.

Державне управління безпекою транспортної інфраструктури України базується на єдиній транспортній політиці, яка повинна бути чітко скоординована зі стратегією економічного і соціального розвитку країни. Ця політика має ґрунтуватись на засадах обмеження державного втручання в діяльність транспортної інфраструктури до мінімально потрібного рівня, зосередженні на головній функції держави щодо формування та реалізації державної політики у транспортній сфері, контролю її реалізації з наступною

оцінкою результатів. Державне управління має орієнтуватися на захист державних і суспільних інтересів при збереженні самостійності транспортних підприємств щодо здійснення господарської діяльності [199].

Державне управління транспортною інфраструктурою – це діяльність органів державної виконавчої влади, а також місцевого самоврядування, спрямована на забезпечення розвитку та вдосконалення транспорту, задоволення матеріальних і культурних суспільних потреб та забезпечення обороноздатності країни.

Ключовим завданням державного управління транспортною інфраструктурою є якісне та своєчасне забезпечення розвитку та подальшого вдосконалення транспортної інфраструктури країни, функціонування інших економічних галузей та сприяти максимальному задоволенню сучасних матеріальних та культурних суспільних потреб.

Державне управління в галузі транспорту має своєчасно забезпечувати якісне та повне задоволення потреб суспільного виробництва і населення щодо перевезень, а також оборонних потреб країни; захист під час транспортного обслуговування прав громадян; безпечну експлуатацію транспорту; додержання пропорцій і необхідних темпів розвитку транспортної інфраструктури країни; захист національних економічних інтересів та інтересів організацій і підприємств транспорту, інших споживачів послуг у сфері транспорту; створення рівних умов для здійснення господарювання підприємств транспорту; розвиток конкуренції та обмеження монополізму; координацію діяльності всіх видів транспорту; регулювання (ліцензування) деяких видів транспортної діяльності та охорона навколишньою середовища від негативного впливу транспорту [139].

Завдання державної політики реалізуються органами управління транспортом у повсякденній діяльності через управлінські відносини з транспортними підприємствами.

Управлінські завдання реалізуються при повсякденному функціонуванні уповноважених суб'єктів управління, які пов'язані з транспортними підприємствами певними управлінськими відносинами, які також наділені певними управлінськими функціями.

Процес управління включає в себе різні функції, які визначаються організаційними, економічними та технічними потребами процесу управління транспортною інфраструктурою, а також чинним законодавством та компетенцією суб'єктів управління.

Згідно з Постановою Уряду України від 29.02.1996 р. № 262 (із змінами) «Про державну адміністрацію залізничного транспорту України», суб'єкти управління здійснюють вплив на основі правових методів, як способу реалізації функцій управління у відповідності до правової доктрини і чинного законодавства. Основними методами управління у сфері транспорту є економічні й адміністративні. До адміністративних методів належать: видання розпорядчих актів (укази Президента України; постанови і розпорядження Уряду; накази міністерств і департаментів тощо). Економічні методи належать такі способи, які засновані на використанні економічного інтересу транспортних підприємств, окремих працівників щодо результатів діяльності. Основу застосування економічних методів складають оперативна і майнова самостійність суб'єктів господарювання, можливість самостійно ухвалювати рішення у рамках положень і статутами таких суб'єктів.

У міру того, як Україна розвиває ринкову економіку, співвідношення економічних і адміністративних методів управління має трансформуватись на користь перших. Адміністративні методи потребують економічного обґрунтування, що означає, що вони повинні базуватися на економічних законах і реальних виробничих умовах. Управління транспортною інфраструктурою України здійснюється на галузево-територіальній основі, тобто воно організоване за галузями транспорту й за територіальним поділом.

Структурні реформи у сфері транспортної інфраструктури спрямовані на вдосконалення та розвиток ринкових відносин, скорочення прямої участі держави в сфері транспортної діяльності та обмеження монопольного сектору наступним шляхом [139]:

- відокремлення функцій господарських і державного управління транспортною інфраструктурою та залізничним транспортом через розподіл конкурентного та секторів природної монополії, забезпечення можливості рівноправного доступу суб'єктів господарювання (незалежно від форм власності) до інфраструктури, створення операторських (управлінських) компаній за видами діяльності;

- удосконалення системи управління автодорогами загального користування через поділ сфери відповідальності і управління з урахуванням їх значення з передачею шляхів місцевого значення до сфери відповідальності та в управління органам влади на місцях після законодавчого закріплення джерел фінансування, а також відповідної структури управління ними;

- система управління морськими портами буде реформована на основі формування на їх базі морських та державних адміністрацій портів, які будуть віднесені до сфери управління Міністерства інфраструктури. Це дозволить запобігти дублюванню контрольних і дозвільних функцій, оптимізувати їх кількість та загалом підвищити ефективність управління морськими портами;

- збереження у власності держави стратегічних аеропортів та закріплення управлінських функцій щодо них за ЦОВВ у сфері транспорту та зв'язку, відокремлення інвестицій в інфраструктуру терміналів та злітно-посадкові смуги задля збереження інфраструктури останніх;

- реформування управління розвитком міського громадського транспорту на основі скасування пільг на проїзд та запровадження адресних цільових дотацій.

Державне управління у сфері транспортної інфраструктури здійснюють, зокрема: Мінінфраструктури України, місцеві ради, інші уповноважені суб'єкти з урахуванням їх компетенції.

Основним змістом державного управління є виконання завдань, інтересів та функцій держави. Виконавча влада здійснює це шляхом видачі наказів, розпоряджень, постанов і інших актів. Ця діяльність називається розпорядчою діяльністю. Розпорядча діяльність є важливою частиною державного управління, оскільки вона забезпечує виконання завдань держави в різних сферах суспільного життя.

Розпорядча і виконавча діяльність органів державної влади має такі характерні риси: загальнодержавний характер, тобто діяльність органів виконавчої влади охоплює всі сфери життя суспільства; спрямованість на реалізацію законів, тобто діяльність органів виконавчої влади спрямована на реалізацію законів України, підзаконних нормативно-правових актів, а також міжнародних нормативно-правових актів; організаційний зміст, тобто діяльність органів виконавчої влади відзначається організаційним характером спрямованістю на постійне, безперервне і цілеспрямоване координацію і регулювання діяльності різних органів державної влади, органів місцевого самоврядування, підприємств, установ та організацій; розпорядчий юридично-владний характер, тобто діяльність органів виконавчої влади має юридично-владний характер і здійснюється на основі закону, якому вона також підпорядковується.

Державне регулювання дорожньо-транспортного комплексу проводиться виконавчими органами влади з урахуванням їх компетенції відповідно до законодавства. Це регулювання спрямоване на задоволення потреб суспільства у транспортних послугах та забезпечення ефективного функціонування дорожньо-транспортного комплексу, а також передбачає наступні напрями: розроблення правових засад транспортно-експедиційної діяльності; вільний доступ до ринку/вихід з нього суб'єктів господарювання у сфері транспортних послуг; правове забезпечення функціонування спеціальних економічних зон, які орієнтовані на транспортно-експлуатаційні послуги.

Державне управління на транспорті розвивалося через організаційне відокремлення профільних відомств, що є відповідальними за різними

підсистемами сфери транспорту. Це призвело до поділу функцій державного управління окремими складовими транспортної системи між різними відомствами та їх структурними підрозділами. Цей поділ був необхідним для забезпечення ефективного управління транспортною інфраструктурою, оскільки різні підсистеми транспортної галузі тісно пов'язані між собою єдиними технологічними процесами.

До ключових видів транспорту належать: залізничний, автомобільний водний (річковий та морський), повітряний, трубопровідний транспорт. Україна при цьому представлена всіма зазначеними видами транспорту. В Україні розвиток транспортної інфраструктури обумовлений географічним розташуванням у центрі Європи.

Управління транспортною інфраструктурою, що забезпечує потреб суспільства й економіки в перевезеннях з позиції безпеки, економічності й екологічності має базуватися на таких управлінських засадах. По-перше, транспорт є однією з найбільш важливих економічних галузей. Він безпосередньо впливає на соціально-економічний розвиток. Тому держава розглядає транспорт як пріоритетну галузь і здійснює єдину політику у сфері транспорту, яка скоординована зі прийнятою стратегією економічного та соціального розвитку країни. По-друге, держава забезпечує рівні умови щодо функціонування та розвитку усіх підприємств незалежно від форми власності, гарантує їхню господарську самостійність і рівність усіх ринкових суб'єктів в процесі транспортного обслуговування. Участь держави у транспортних компаніях поступово скорочується й залишається виправданою лише тоді, коли діяльність таких підприємств має стратегічне значення для країни у контексті її національної безпеки. По-третє, державне управління у сфері транспорту об'єктивно є необхідним і спрямоване на забезпечення ефективного функціонування транспортної інфраструктури, суспільних потреб щодо транспортних послуг, а також захист прав споживачів.

Державне управління транспортною інфраструктурою України ґрунтується на відповідних правових принципах, які класифікуються на організаційно-правові та нормативно-правові (рис. 2.1).

Державне управління транспортною інфраструктурою в Україні здійснюється на основі системи органів державної влади та органів місцевого самоврядування, які мають повноваження щодо транспорту. Система органів державного управління транспортною інфраструктурою складається з трьох рівнів. Вищий рівень представлений Верховною Радою України та Кабінетом Міністрів України. Верховна Рада України приймає закони, які регулюють транспортну галузь. Кабінет Міністрів України розробляє та реалізує державну політику в галузі транспорту. Регіональний рівень представлений місцевими державними адміністраціями та органами місцевого самоврядування. Місцеві державні адміністрації забезпечують виконання державної політики в галузі транспорту на території відповідних областей, міст Києва та Севастополя. Органи місцевого самоврядування забезпечують виконання державної політики в галузі транспорту на території відповідних територіальних громад. Оперативний рівень представлений Міністерством інфраструктури України, спеціалізованими органами державного управління у сфері транспорту та органами управління транспортними підгалуззями.

Зокрема, спеціалізованим органом державного управління у сфері транспорту у структурі Мінінфраструктури України, призначенням якого є забезпечення в мирний час, в умовах надзвичайного та воєнного стану (особливий період) надійного функціонування транспорту виступає Державна спеціальна служба транспорту.

Для державного управління транспортною інфраструктурою та її безпекою нормативно-правову основу становить законодавство України у сфері транспортну.

Рис. 2.1 Державне управління транспортною інфраструктурою

Державне регулювання дорожньо-транспортного комплексу здійснюється органами влади з урахуванням їх компетенції відповідно до законодавства, і передбачає наступні напрями: по-перше, вільний вихід на ринок (з ринку) суб'єктів господарювання у сфері транспортні послуги, тобто будь-який суб'єкт господарювання, який відповідає певним вимогам має право здійснювати діяльність з надання транспортних послуг, що сприяє розвитку конкуренції та підвищенню якості послуг; по-друге, формування правових засад транспортно-експедиційної діяльності, тобто держава визначає правові рамки діяльності відповідних транспортних компаній, що сприяє розвитку транспортно-експедиційної діяльності та підвищенню якості таких послуг; по-третє, правова регламентація спеціальних економічних зон, що спеціалізуються на транспортно-експлуатаційних послугах.

В Україні управління транспортною інфраструктурою здійснюється на галузево-територіальних засадах. Головним суб'єктом в системі ЦОВВ

України, який забезпечує здійснення державної політики в транспортній сфері, у сфері повітряного простору, а також навігаційного та гідрографічного забезпечення у сфері мореплавання виступає Мінінфраструктури України [200]. Його діяльність координується та направляється Урядом України

У складі Міністерства можуть бути створені органи державного управління (департаменти, служби, інспекції). В межах повноважень Мінінфраструктури України забезпечує виконання законодавчих актів України та контроль щодо їх реалізацією. Окрім того, на основі законодавчих актів видає накази, контролює їх реалізацію.

Міністерство інфраструктури України створює колегію для узгодження вирішення питань, які належать до компетенції Міністерства, забезпечення ефективної реалізації завдань, поставлених перед ним та обговорення головних напрямів діяльності. Колегія складається з голови (міністр), державного секретаря Міністерства інфраструктури України, першого заступника і заступника, а також керівників органів управління у складі міністерства, керівних підприємств, організацій, установ, які належать до сфери відповідальності Мінінфраструктури України.

Розглянемо окремі основні пріоритети стосовно державного управління на різних видах транспорту. Зокрема, Укрзалізниця (Державна адміністрація залізничного транспорту) є суб'єктом державного управління відповідним видом транспорту, має статус юридичною особою та перебуває у підпорядкуванні Міністерству інфраструктури. До сфери відповідальності Укрзалізниці входять Південно-Західна, Південна, Одеська, Придніпровська, Донецька, Львівська залізниці, інші підприємства, об'єднання, організації та установи залізничного транспорту.

Укрзалізниця є національним перевізником України і централізовано здійснює управління перевезеннями у внутрішньому (міжнародному) сполученні. Укрзалізниця регулює господарсько-виробничу діяльність залізниць щодо організації такого процесу [201].

Укрзалізниця видає накази, які для залізниць та підприємств її сфери управління є обов'язковими до виконання. Генеральний директор Укрзалізниці має заступників, яких призначає Уряд України за поданням міністра інфраструктури. Для визначення головних напрямів розвитку залізниці, розв'язання важливих її питань щодо здійснення господарської діяльності сформована Рада Укрзалізниці, склад та положення про якої затверджується міністром Інфраструктури.

Державна авіаційна служба України є державним органом, який функціонує у складі Міністерства інфраструктури України та підпорядковується йому [202].

Укрморрічфлот (Державна адміністрація морського і річкового транспорту) є державним органом, що функціонує у складі Міністерства інфраструктури України, який є відповідальним перед Урядом України, підконтрольний і підзвітний Міністерству інфраструктури України [203].

Державне управління у сфері автотранспорту здійснюють органи державної виконавчої влади на центральному та місцевому рівні, а також органи місцевого самоврядування. Вони проводять економічну, соціальну, тарифну, науково-технічну політику, стандартизують, ліцензують та сертифікують автотранспорт, а також забезпечують потреби сфери автотранспорту в матеріально-технічних та паливно-енергетичних ресурсах і транспортних засобах.

Верховна Рада України формує головні напрями політики держави у сфері автотранспорту, затверджує законодавчі засади її реалізації.

Загальне державне управління розвитком автомобільного транспорту реалізує Кабінет Міністрів України згідно із власними повноваженнями [155].

Суб'єктами державного управління розвитком трубопровідного транспорту виступають представницькі органи, органи державної виконавчої влади центрального і місцевого рівня, органи місцевого самоврядування в рамках їх законодавчо визначеної компетенції [154].

У разі особливого періоду Міністерство оборони України бере на себе безпосереднє керівництво та контроль за діяльністю підприємств трубопровідного транспорту. Взаємовідносини установ, підприємств, організацій у сфері трубопровідного транспорту з органами влади, іншими установами, підприємствами та організаціями вибудовані так, що місцеві органи влади в межах своєї компетенції узгоджують будівництво споруд трубопровідного транспорту та об'єктів на земельних ділянках, якими користуються суб'єкти господарювання у сфері трубопровідного транспорту з урахуванням положень Земельного кодексу України; реалізують безпекові заходи щодо експлуатації відповідних інфраструктурних об'єктів; беруть участь у плануванні захисту населення й персоналу, заходів при виконанні робіт за умов надзвичайної ситуації; забезпечують інформування населення щодо правил поведінки й заходів захисту за умов надзвичайної ситуації.

Органи управління уповноважені здійснювати лише ті заходи та дії, які надані їм законом. Під час реалізації своїх повноважень органи управління можуть видавати нормативно-правові акти. Нормативно-правові акти є видом юридичної управлінської діяльності.

Застосування правових норм у конкретних обставинах є важливим видом управлінської діяльності. Це також виступає як юридичний вид реалізації управлінської діяльності, оскільки органи управління реалізують управлінський вплив відповідними правовими методами, як способом реалізації управлінських функцій згідно з вимогами правової доктрини і законодавства.

Правове управління транспортом здійснюється за допомогою адміністративних і економічних методів. Адміністративні методи управління включають в себе видання владних актів, таких як укази Президента України, постанови Кабінету Міністрів України, накази міністерств, департаментів, які відповідальні за окремими видами транспорту тощо. Такі акти встановлюють процедури і правила, які мають дотримуватися транспортними підприємствами та їх працівниками. Економічні методи управління базуються на використанні

економічного інтересу транспортних підприємств та їх працівників у високих результатах роботи.

Державне управління діяльністю транспортної інфраструктури здійснюється різними методами, включаючи економічні (встановлення тарифів на транспортні послуги; стимулювання ефективності роботи працівників сфери транспорту; надання пільг і субсидій транспортним підприємствам) та соціальні (надання дотацій на пасажирські перевезення; підвищення безпеки дорожнього руху; забезпечення доступності транспортних послуг для всіх верств населення).

Держава управляє транспортним сектором за допомогою економічних і соціальних методів. Це включає встановлення тарифів на транспортні послуги, надання дотацій на пасажирські перевезення та підвищення безпеки дорожнього руху.

Держава визначає транспортні тарифи відповідно до вимог національного законодавства. Рівень відповідних тарифів визначається на основі нормативних витрат, рівня рентабельності діяльності, а також оплати податків.

Економічні методи управління є способами впливу на діяльність підприємств за допомогою економічних важелів, таких як податки, ціни, кредити, субсидії, інші фінансові інструменти. Економічні методи управління базуються на тому, що підприємства мають певну автономію і можуть самостійно ухвалювати рішення в межах своїх положень або статутів. Підприємства мають право самостійно визначати ціни на свої послуги та товари, наймати або звільняти працівників, здійснювати інвестиції, а також розробляти стратегії власного розвитку. У міру того, як Україна формує ринкові відносини, співвідношення економічних і адміністративних методів управління повинно змінюватися на користь перших. Це означає, що держава має поступово скорочувати свій вплив на економіку і делегувати підприємствам більше повноважень.

Адміністративні методи управління є способом впливу за допомогою прямого примусу на діяльність підприємств, зокрема через розпорядження, накази, інші адміністративні акти. Адміністративні методи потребують економічного обґрунтування, тобто мають опиратися на економічні закони і враховувати реальні виробничі умови.

Державне управління транспортною інфраструктурою має забезпечувати: повне, своєчасне та якісне забезпечення потреб суспільного виробництва і населення в перевезеннях, а також оборонних потреб України; під час надання транспортних послуг захищати права громадян; безпечне функціонування та розвиток транспортної інфраструктури; гарантування необхідних пропорцій і темпів розвитку національної транспортної інфраструктури; захист національних економічних інтересів, законних інтересів транспортних організацій та підприємств, а також споживачів послуг; формування рівних умов щодо реалізації господарської діяльності транспортних підприємств; розвиток конкуренції та обмеження монополізму; координацію діяльності усіх видів транспорту; запровадження ліцензування деяких видів транспортної діяльності; охорону навколишнього середовища від негативного впливу об'єктів та транспортних засобів.

Уряд може підвищити ефективність управління транспортом, підвищивши ефективність та оперативність аварійно-рятувальних робіт, утворивши консолідовану чергово-диспетчерську службу, постійно розвивати систему заходів екстреної медичної допомоги.

Засоби масової інформації також відіграють важливу роль у профілактиці щодо дорожньо-транспортних пригод. Вони можуть допомогти підвищити обізнаність про правила безпеки на транспорті та правила дорожнього руху.

Одним із пріоритетів щодо проведення інформаційної кампанії з норм безпеки у сфері транспорту є діяльність засобів масової інформації. До кампанії можна залучити фахівців або керівників міністерств, інших відомств і.

Інші пріоритети державного управління транспортною інфраструктурою включають: вдосконалення виконавчо-розпорядчої та організаційно-владної

діяльності органів влади; вдосконалення щодо транспортної інфраструктури процесу реалізації функцій державного управління; гармонізація з нормами ЄС основних функцій щодо регламентації діяльності у сфері транспорту, експлуатації транспортних засобів, економіко-фінансової діяльності, соціального розвитку, безпеки та охороною навколишнього природного середовища, політико-адміністративної діяльності.

2.3. Механізми протидії ризикам та загрозам безпеки транспортної інфраструктури

Сучасний світ переживає черговий етап інноваційного прогресу, який призводить до технологічної революції та новацій у всіх сферах людської діяльності. Це впливає на образ мислення людей і на процеси глобалізації, які стосуються нових сфер суспільної діяльності. Всі ці зміни суттєво впливають на зміст політики держави у сфері управління безпекою транспортної інфраструктури. Програма її реалізації, розробка та здійснення її управлінських механізмів повинні бути адаптовані до нових реалій [161].

Інтеграція була одним із головних чинників розвитку сучасної цивілізації. Сьогодні для України її ефективна інтеграція до глобального економічного простору є пріоритетним завданням для розбудови економіки та державності.

Для України процес її міжнародної інтеграції має свої особливості. Україна продовжує визначатись з головними векторами і структурним механізмом реформування економіки. Критерії такого процесу мають вироблятися з позиції особливостей розвитку глобальної системи господарювання, напрямів інтегрування до неї України та її реальних можливостей. Також загострюються питання безпеки зовнішньоекономічних відносин, економічної безпеки та безпеки транспортної інфраструктури, які

доцільно розв'язувати на засадах конкурентної боротьби на глобальному ринку. Окрім того, існують деякі регіональні суперечності, усунути які можна лише на договірній довгостроковій основі через активне долучення до процесів інтеграції з конкретизацією національних пріоритетів у контексті глобальних процесів, їх збалансування з інтересами інших учасників у міжнародному економічному просторі. При цьому, спроби активної взаємодії зі світовими фінансовими інститутами, що можуть виступити гарантами оновлення економіки та долучення України до міжнародного ринку – поки неоднозначно сприймаються широкими верствами української громадськості через відсутність чіткого розуміння орієнтирів держави щодо розвитку внутрішньої економіки, а також пошуку ниши у світовому господарстві.

Інтеграція України є одним із найважливіших завдань для країни. Враховуючи те, що фактично Україна одна з найбільших країн Європи, – її інтеграція з європейськими країнами, зокрема з країнами Європейського Союзу, є особливо важливою. Процес інтеграції України до ЄС залежить від багатьох факторів, зокрема від державної зовнішньоекономічної політики. Зовнішньоекономічна політика України повинна бути спрямована на формування договірного простору з ЄС, розвиток зовнішньоекономічного співробітництва в усіх його формах, враховувати глобальні тенденції та зміни, а також гарантування національної безпеки. Якщо Україна зможе успішно реалізувати такі завдання, то це може забезпечити позитивні зміни для розвитку у Європейському просторі. Це стосується доступу до технологій та інвестицій, нових ринків, підвищити якість життя наледення, посилити безпеку України.

Транспортна інфраструктура є одним з найбільш важливих факторів економічного розвитку та цивілізованості країни. Вона забезпечує ефективне переміщення людей і вантажів, що сприяє розвитку торгівлі, виробництва та інших сфер економіки. Потреба у високорозвиненій транспортній інфраструктурі ще більше зростає в умовах інтеграції України в глобальну економіку. Транспортна інфраструктура України стає основою для ефективної

інтеграції у міжнародне співтовариство та посідання місця, яке відповідає високорозвиненій державі.

Україна, як гарант добробуту національного розвитку, переходить до нової державної політики в галузі національної транспортної безпеки. Ця політика спрямована на забезпечення безпеки транспортної системи країни від нових загроз і ризиків, які формуються внаслідок глобалізації процесів світового розвитку, міжнародних політичних та економічних відносин. Реалізація державної системи економічних, організаційних, правових та інших заходів у сфері транспортної інфраструктури є однією з ключових умов забезпечення інтересів України та національної безпеки.

Для України національні інтереси – це те, що є найважливішим для суспільства, людини та держави. Фактично реалізація таких інтересів України забезпечує захист суверенітету, її прогресивний розвиток та безпечні умови життя громадян, їх добробуту [162]. Національна безпека є найважливішим державним інтересом, який гарантує її суверенітет, розвиток і незалежність. Безпека транспортної інфраструктури є невід'ємною частиною національної безпеки України, і вона відіграє визначальну роль у забезпеченні економічного зростання, соціальної стабільності та обороноздатності держави. Для України інтереси національної безпеки мають довгостроковий характер і визначають основні цілі та завдання внутрішньої і зовнішньої державної політики.

Фундаментом національної безпеки є забезпечення національних інтересів. Провідну роль інтересів щодо дій і поведінки людини, соціальної групи, нації, держави підкреслювало багато політичних діячів і мислителів - від Стародавньої Греції до теоретиків сучасності. Лорд Пальмерстон, у свою чергу, висловив популярний нині афоризм про те, що в Англії насправді немає постійних ворогів чи друзів, проте є постійні інтереси.

В законі «Про основи національної безпеки України» було регламентовано розв'язання проблеми національної безпеки, зокрема у статті 7 визначено її основні сфери (зовнішньополітична, державної безпеки, безпеки

державного кордону, економічна, соціальна та гуманітарна, науково-технологічна, екологічна та інформаційна), але безпека на транспорті – не зазначена.

На стан безпеки держави впливають зовнішні та внутрішні фактори, тому в системі національної безпеки України існують потенційні та реальні загрози захисту національних інтересів, які теж можуть бути внутрішніми та зовнішніми (рис. 2.2) [3].

Основним базовим національним інтересом для України є розвиток як суверенної незалежної держави зі збереженням головних національних цінностей, захисту економічного та політичного суверенітету, соціально-культурної ідентичності. Такий інтерес є загально визнаним як для політичної еліти, так й суспільної свідомості. Передумовою безпеки є його реалізація, що є передумовою трансформації суспільства, культурного і соціального розвитку громадян України.

Україна має потенціал стати однією з найвпливових європейських держав. Це обумовлено її економічним потенціалом, географічним положенням, культурним надбанням. Україна має регіональні й глобальні інтереси, які необхідно реалізувати та захистити. Це є важливим завданням для системи національної безпеки України. Взаємодія України на регіональному та глобальному рівнях з іншими державами повинна базуватися на реалізації та захисті українських інтересів.

Для України головним національним інтересом є розвиток як впливової держави у міжнародних відносинах. Це означає, що Україна повинна мати можливість відігравати вагомую роль у забезпеченні європейської та міжнародної безпеки, гарантуванні на демократичних засадах розвитку світового порядку, економіко-політичної стабільності в Європі, розв'язанні сучасних глобальних проблем.

Рис. 2.2. Система національної безпеки України

На сьогодні проблему забезпечення національної безпеки розглядають як окрему галузь науки та діяльності, важливість якої зростає. Рівень забезпечення національної безпеки визначає існування, а також розвиток суспільства, людини, держави. Глобалізаційні процеси, консолідація світу із поглибленням національної різноманітності, потягли за собою зміни небезпек і загроз для держав, окремих націй, людства. Це потребує нових підходів до національної, глобальної та транспортної безпеки.

В Україні розвиток суспільства на сьогодні характеризується підвищенням значущості транспортної сфери. Транспорт є системоутворюючим фактором, який активно впливає політичну, економічну, оборонну та інші складові національної безпеки. Від забезпечення безпеки транспортної інфраструктури України залежить уся система національної безпеки, яка постійно посиюється із суспільним прогресом. В сучасних умовах безпека транспортної інфраструктури доповнюється додатковою вимогою щодо антитерористичної безпеки.

Національні інтереси України в сфері транспортної інфраструктури формуються під впливом низки факторів, як внутрішніх, так і зовнішніх. Зовнішні фактори передбачають становище України у світовому масштабі, ключові тенденції щодо міжнародних відносин, а також потреби інших країн у відповідних транспортних послугах. Внутрішні фактори, у свою чергу,

включають внутрішньополітичну ситуацію в Україні, завдання соціально-економічного розвитку, а також потреби українського суспільства.

У загальному вигляді для України національні інтереси в сфері транспортної інфраструктури складаються з: забезпечення потреб суспільства, особистості, держави щодо сучасних вимог до транспортних послуг; забезпечення безпеки та економічної ефективності транспортної сфери на високому рівні на основі модернізації і технічного переозброєння транспортної інфраструктури; забезпечення доступності послуг транспорту на такому рівні, що гарантує розвиток національного ринку праці, міжрегіональних зв'язків та соціальну стабільність; безперервного надання споживачам транспортних послуг; наближення безпеки транспортної інфраструктури України до міжнародних стандартів; припинення і попередження злочинів у транспортній сфері, включаючи тероризм; розвиток експортно-імпортних операцій; зміцнення воєнної безпеки України, гарантування її незалежності.

У ХХІ ст. світі відзначився низкою змін, які істотно впливають на геополітичну ситуацію. Світова фінансово-економічна криза була одним із найбільших викликів для світової цивілізації. Вона призвела до невизначеності перспектив національних та глобальної економіки, а також прискорила пошук способів модернізації систем суспільного розвитку. Криза також виявила суттєві вади світової економічної моделі, що сприяло остаточному усвідомленню потреби у системних змінах глобального соціального і економічного порядку.

У світі зростають загрози та нестабільності, що призводить до нових викликів для системи міжнародної безпеки у фінансовій, сировинній, енергетичній, інформаційній, продовольчій та екологічній сферах.. Такі загрози дедалі стають інтенсивнішими, охоплюють нові держави і регіони та включають міжнародний тероризм, розповсюдження зброї масового ураження, міжнародну організовану злочинність, ескалацію громадських і міждержавних

конфліктів, нелегальну міграцію, піратство. Ці загрози можуть мати негативний вплив на глобальний мир і безпеку.

Погрози силою та застосування сили стають фактично нормою, а національні кордони переглядаються. Це створює серйозну загрозу для України, яка вже стикається з низкою викликів, зокрема військовою агресією з бок Російської Федерації, існуванням на території Республіки Молдова «замороженого» конфлікту.

Неефективність наявних гарантій безпеки для України, значна зовнішня залежність економіки та послаблення ролі на міжнародній арені роблять Україну вразливою до зовнішніх впливів. Це може призвести до того, що Україна виштовхнеться на периферію міжнародної політики, так би мовити – у «сіру зону».

Сьогодні Україна стикається з низкою внутрішніх викликів, які становлять більшу загрозу її національній безпеці, ніж зовнішні виклики. Ці виклики включають неефективну пострадянську систему суспільного розвитку, викривлення демократичних процесів та зростання недовіри з боку суспільства до держави.

Подальше застосування неефективної економічної моделі, брак стимулів щодо інноваційного розвитку і динаміки технологічних укладів призводять до неконкурентоспроможності економіки України. Це унеможливорює суттєве підвищення якості та рівня життя населення, обумовлює поширення протестних настроїв та загострення соціальної напруги. Це змушує здійснити переоцінку вплив і рівня загроз стратегічним інтересам України, формалізувати пріоритети національної безпеки та шляхи удосконалення регуляторних механізмів реалізації.

Інститути державної влади та громадянського суспільства, суб'єкти управління та забезпечення безпеки транспортної інфраструктури взаємодіють для реалізації національних інтересів у транспортній сфері. Ця взаємодія здійснюється на основі Конституції та законодавства України для захисту від

зовнішніх і внутрішніх загроз, забезпечення суспільних потреб у транспортних послугах.

В економічній сфері національні інтереси значною мірою обумовлені загрозами щодо суб'єктів господарювання, зокрема забезпечення безпеки щодо функціонування транспортної інфраструктури, що представлено на рис. 2.3.

Відповідні процеси, як правило, супроводжуються погіршенням загальної криміногенної ситуації на транспорті, незькою ефективністю дій правоохоронних органів, тенденціями зрощування кримінальних і державних структур у сфері транспорту.

Кількість надзвичайних ситуацій та аварій на транспорті зростає. Це відбувається не лише через експлуатаційні порушення щодо технічних систем, але й через ступінь їх зносу, фізичний стан, технічну недосконалість.

Рис. 2.3 Національні інтереси України в економічній сфері

Надійне забезпечення безпеки транспортної інфраструктури є одним із найбільш важливіших завдань для багатьох країн світу, в тому числі й для України. Це обумовлено комплексом факторів, зокрема: безпрецедентною ескалацією диверсій і тероризму на транспорті (терористи використовують транспортні засоби як знаряддя для здійснення диверсій, а також застосовують нові, особливо небезпечні способи диверсійної діяльності); активізацією транснаціональних і національних організованих злочинних угруповань (організована злочинність спеціалізується на незаконному обігу наркотиків, контрабанді, нелегальній міграції та інших злочинних діях, які використовують транспортні комунікації); тісним переплетенням міжнародного наркобізнесу з тероризмом (тероризм отримує фінансування від наркобізнесу, і ці дві злочинні сфери тісно взаємопов'язані); постійним зростанням неправомірного втручання в діяльність транспортної інфраструктури (блокування транспортних засобів, транспортних шляхів, хуліганські дії та розкрадання на транспорті), що спричиняють дестабілізацію роботи та аварії на об'єктах транспортної інфраструктури.

Основну небезпеку становлять не прямі загрози, а їх наслідки, що набувають загальнонаціонального значення, мають тенденцію поширюватись далеко за межі національних кордонів. Враховуючи скрутне економічне становище виникає необхідність та доцільність коротко розглянути загрози національній безпеці держави з яких витікають загрози транспортній безпеці України. Засоби і шляхи забезпечення національної безпеки України мають бути своєчасними, адекватними масштабам і характеру щодо загроз національним інтересам.

Безпека у буквальному розумінні слова означає відсутність небезпеки. Безпека передбачає стан, коли суспільство, люди, держава та світове співтовариство не відчують загрози з боку зовнішніх і внутрішніх факторів. Це також діяльність, спрямована на виявлення, послаблення, запобігання, відвернення та усунення загроз, які можуть призвести до загибелі, знищення цінностей (матеріальних і духовних), створювати перешкоди прогресивному

розвитку. Національна безпека – це також стан, коли національні інтереси захищені від загроз і небезпек. Небезпека передбачає практичні дії, які можуть завдати шкоди національним інтересам. Загроза, у свою чергу, являє собою стан, коли існує очевидний намір завдати шкоди національним інтересам. Небезпеки можуть бути як внутрішніми, так і зовнішніми. Останні можуть виникнути з боку інших держав, транснаціональних корпорацій або міжнародних організацій. Внутрішні, у свою чергу, можуть виникнути з боку груп або організацій, окремих осіб, які діють всупереч визначеним національним інтересам. Відповідно до статті 1 Закону «Про основи національної безпеки України» (із змінами) загрози для національної безпеки створюють явища, чинники, тенденції, що ускладнюють чи унеможливають або можуть ускладнити чи унеможливити реалізацію визначених національних інтересів, а також збереження відповідних національних цінностей [128].

В Україні система забезпечення національної безпеки має слугувати корінним (базовим) інтересам народу України, спрямовуватися на подолання або усунення деструктивної дії чинників, що гальмують або перешкоджають реалізації національно-значущих цілей (внутрішніх, регіональних і глобальних).

Система забезпечення національної безпеки повинна формуватися не окремо, покроково наповнюючись елементами, але як комплексна, цілісна, багатоаспектна й багаторівнева структура, що має включати сукупність усіх умов і відносин у політичній, економічній, державно-правовій, соціальній, технологічній, екологічній, транспортній та духовній сферах суспільного життя. При цьому, враховуючи специфіку кожної з таких сфери, головна мета має бути уточнена та конкретизована відповідно до специфіки кожної сфери щодо необхідності подолання стереотипів мислення. Це обумовлено доволі широким спектром нових реалій, зокрема відновленням української державності, усвідомленням зв'язку національних та загальнолюдських інтересів, ідеалів та цінностей, пріоритетністю прав людини, усвідомленням внеску української нації до цивілізаційний розвиток, змінами геополітичного

формату на території країн колишнього радянського табору й на Європейському континенті загалом.

Першочерговою метою розвитку в Україні системи забезпечення національної безпеки є формування ефективного механізму прогнозування, виявлення та нейтралізації загроз, деструктивних чинників суспільного розвитку. Це також включає сприяння нормальному функціонуванню базових суспільних структур, зокрема подоланню внутрішньої кризи, а також розвитку української нації.

Розвиток кожної складової суспільства має бути спрямований на підвищення рівня національної безпеки. Це означає, що всі сектори суспільства, такі як освіта, економіка, культура, безпека та ін., – повинні консолідовано працювати, щоб захистити Україну від внутрішніх та зовнішніх загроз. Здатність суспільних структур бути фактором національної безпеки дає можливість розглядати їх як безпекові гарантії. Це означає, що всі сфери суспільства мають брати участь у забезпеченні національної безпеки, що також передбачає систему державно-суспільних гарантій на основі визначених захистних засобів від певних загроз, що обумовлено ступенем суспільного розвитку.

Загрози національній безпеці України можуть бути як зовнішніми, так і внутрішніми. Зовнішні загрози можуть бути економічними, військовими, політичними, еколого-техногенними та іншими. Внутрішні загрози можуть бути соціально-політичними, економічними, етнічними та іншими. Забезпечення національної безпеки України є важливим завданням держави. Держава має сформувати і реалізувати ефективну систему заезпечення національної безпеки, яка здатна захистити Україну від внутрішніх і зовнішніх загроз.

Загрози можуть бути класифіковані відповідно до:

- якості (достеменності) виявлення: реальні і уявні загрози;
- характеру спрямування: прямі і опосередковані;

- характеру прояву: явні та приховані;
- джерела походження: внутрішні й зовнішні;
- змісту загрози: економічні, воєнні, соціально-психологічні, ідеологічні, інформаційні, техногенні, екологічні тощо.

Метою суб'єкта у справі підтримання власної безпеки не є ліквідація повністю усіх загроз через їх постійне виникнення внаслідок розвитку суспільства та природи. Крім того, якщо суб'єкт намагатиметься знищити всі джерела загроз, він сам стане джерелом певних загроз щодо інших суб'єктів. Реальною метою для суб'єкта в забезпеченні своєї безпеки на необхідному рівні виступає вплив на відповідні джерела загроз таким чином, щоб знизити їхню інтенсивність, сприяти зміні стану (характеру поведінки) таких джерел з загрозового на незагрозовий тип або сприятливий. Одним із шляхів є зміна суб'єктом поведінки для припинення взаємозагрозового спілкування, підтримання своєї здатності протистояти таким загрозам.

Забезпечення безпеки суб'єкта залежить від його здатності завчасно прогнозувати і фіксувати виникнення відповідних джерел загроз, трансформацію інтенсивності та їхнього характеру, а також від можливості їх нівелювання. Така обставина потребує від суб'єкта управління не лише постійно моніторити стан (поведінку) джерел загроз (зовнішніх і внутрішніх), але й ретельно аналізувати їхню структуру і природу з метою розробки довгострокової стратегії дій (поведінки) щодо чинників ризику.

Систему загроз та небезпек можна класифікувати таким чином: небезпека - це потенційна шкода важливим національним інтересам і національній безпеці в обмежених (локальних) масштабах; ризик - це можливість існування або виникнення ситуації, що передбачає формування передумов щодо процесу протидії реалізації національних цінностей, інтересів, забезпечення національної безпеки; виклик - це певна протидія процесам захисту національних цілей та інтересів, реалізації завдань щодо забезпечення національної безпеки у форматі політико-дипломатичних дій (офіційних і неофіційних), інформаційної та економічної експансії тощо; загроза є прямою

небезпекою заподіяння відповідної шкоди національній безпеці і стратегічним національним інтересам, що виходить за встановлені межі й стосуються державності, суверенітету, територіальної цілісності.

З доповіді Центру соціальних досліджень «Софія» - «Результати соціологічного дослідження – експертного опитування «основні загрози та шляхи забезпечення національної безпеки України», яка була надана до ІА REGNUM, було з'ясовано, що переважна більшість експертів позитивно відноситься до того, щоб Україна прийняла участь в формуванні нової системи європейської безпеки. Але деякі експерти (до речі навіть ті, які позитивно сприймають ідею створення нової системи європейської безпеки) скептично оцінювали можливість реалізації цієї ідеї на практиці. Стосовно перешкод на шляху створення нової системи європейської безпеки, в першу чергу експерти акцентують свою увагу на тому, що створення такої системи потребує великих матеріальних витрат, до яких ні Україна, ні європейські держави не готові. Наступне – це відсутність єдиного погляду на дану ідею серед самих європейських держав. Також існує слушна думка про те, що створення європейської системи безпеки неможливо через відсутність впливового, «потужного» провайдера.

На думку експертів, приєднання України до нової системи європейської безпеки надасть наступні переваги:

- надання гарантій безпеки як учаснику системи колективної безпеки;
- входження до нової міжнародної структури на правах однієї із сторін-засновників, що забезпечує вигідне становище (статус) в організації;
- можливість впливати на питання у сфері європейської безпеки;
- налагодження більш тісних взаємовідносин з ЄС;
- покращення перспектив вступу до ЄС;
- підвищення авторитету (статусу) та впливу України в міжнародній політиці;
- впровадження європейських підходів та стандартів в оборонній сфері та сфері безпеки;

- участь в системі колективної безпеки, яка є неконфліктною для еліт та громадської думки. Як наслідок – зменшення протистояння та напруги в суспільстві, зняття питання про історичний вибір;

- стабілізація внутрішньої політичної ситуації, завдяки кінцевому ствердженню (вибору) зовнішньополітичного курсу;

- проведення назрілих реформ в політичній та економічній сферах.

Згідно думки експертів, приєднання України до нової системи європейської безпеки може мати наступні негативні наслідки:

- значне загострення відносин одночасно з Росією та США;

- необхідність участі у військових та поліцейських (миротворчих) операціях в інтересах європейських держав;

- придбання Україною нового спектру військових загроз;

- зростання ризику міжнародного тероризму внаслідок участі України в операціях на територіях інших держав;

- збільшення витрат на оборону;

- спад вітчизняного ВПК та авіабудівництва в наслідок скорочення замовлень зі сторони українського оборонного відомства.

Небезпеки та загрози для національної безпеки України можна розглядати на двох рівнях. Загальносистемний рівень – це загрози, які мають глобальний або регіональний характер і зумовлені особливостями сучасного розвитку цивілізації. До таких загроз належать процеси глобалізації, поглиблення суперечностей між глобалізацією і національно-державними формами суспільного розвитку, песимістичні демографічні прогнози на початок XXI ст., екологічні, енергетичні, ймовірність збільшення локальних конфліктів, конфліктів між цивілізаціями тощо. Специфічний рівень – це загрози, які зумовлені особливими сучасними проблемами України як суверенної країни. До таких загроз належать економічна криза системного характеру, повільне демократичне реформування, процеси політичної та соціальної структуризації суспільства. За своїми масштабами наслідків такі загрози можуть мати загальнонаціональний або локальний характер.

Для кращого усвідомлення можливих масштабів та потенційних загроз безпеці транспортної інфраструктури в Україні загально розглянемо її склад. Транспортна інфраструктура України включає: транспортні засоби (автомобільні, залізничні, авіаційні, морські та річкові, а також підземний транспорт); інфраструктура для обслуговування транспорту (дороги, мости, тунелі, аеропорти, порти, залізничні станції, автовокзали та інші об'єкти); забезпечуючувальні об'єкти транспортної інфраструктури (системи зв'язку, управління рухом та навігації тощо).

Транспортна інфраструктура України відіграє важливу роль у національній безпеці. Проте вона також є вразливою до цілої низки загроз. Однією з основних загроз є зростання транспортних перевезень небезпечних вантажів. Ці перевезення можуть призвести до серйозних наслідків у разі аварії або теракту. Іншою загрозою є високий ступінь зношеності інфраструктурних об'єктів, інтенсифікація трафіку із зростанням економіки, невідповідність технічного стану та безпеки перевезень транспортних шляхів. Суттєвою загрозою також зростання рівня аварійності на транспорті, що становить серйозну проблем соціально-економічного характеру. Окрім того, транспортна інфраструктура є чинником вдосконалення способів та методів діяльності злочинних угруповань, зокрема терористичних організацій, посиленням тенденцій до консолідації і координації їх протиправної діяльності на міждержавному і внутрішньодержавному рівнях.

Особливо хочеться звернути увагу на загрози у системі національної безпеки України, а саме до державної транспортної політики як фактору національної безпеки. З урахуванням визначення економічної безпеки держави, безпеку транспортної інфраструктури України доцільно розглядати не з позиції галузевий підхід (захищеності транспорту), проте – з геополітичної позиції щодо забезпечення інтересів держави. Таким чином, безпека транспортної інфраструктури передбачає стан захищеності стратегічних комунікаційних ресурсів держави, за допомогою яких забезпечується стійке функціонування та

розвиток українського суспільства в сучасних геополітичних умовах та на довгострокову перспективу [126].

Законом «Про основи національної безпеки України» №964 від 19.06.2003р. було визначено ключові основи державної політики, орієнтованої на забезпечення національних інтересів України і гарантування безпеки суспільства, особи і держави від внутрішніх і зовнішніх загроз в різних сферах життєдіяльності. Представлено трактування термінів «національні інтереси», «національна безпека», «загрози національній безпеці». проте питання транспортної безпеки не прописані детально. На думку багатьох науковців [163], безпека транспортної інфраструктури також повинна бути включена до основних елементів національної безпеки. Варто при цьому акцентувати увагу, що класифікація видів безпеки є досить умовною, оскільки безпека транспортної інфраструктури може бути включена та включає як складову національної, економічної, екологічної, інформаційної, енергетичної безпеки. У першу чергу, безпека транспортної інфраструктури проявляється у забезпеченні для держави транспортних потреб, оборонного комплексу, економіки для гарантування національних інтересів та збалансованого розвитку суспільства.

Безпека транспортної інфраструктури у найбільш загальному розумінні передбачає комплекс заходів, спрямованих на захист транспортної системи від злочинів, надзвичайних подій та інших загроз. Ці заходи включають: профілактику та протидію злочинам, включаючи тероризм, у транспортній сфері; запобігання надзвичайним подіям природного та техногенного характеру на транспорті; зменшення матеріального та морального збитку від злочинів та надзвичайних подій на транспорті; підвищення екологічної безпеки перевезень та екологічної стійкості транспортної системи; реалізацію цілей національної безпеки в сфері транспортної інфраструктури в цілому.

Безпека транспортної інфраструктури є комплексною системою, яка включає в себе заходи щодо захисту різних об'єктів та інтересів від загроз. Ці загрози можуть бути різноманітними, включаючи: злочини, включаючи

тероризм, у транспортній сфері; надзвичайні події природного та техногенного характеру; екологічні ризики.

Заходи щодо забезпечення безпеки транспортної інфраструктури орієнтовані на захист: власників, пасажирів, перевізників та одержувачів вантажів; користувачів та власників транспортних засобів; транспортного комплексу та його працівників; навколишнього середовища; бюджету та економіки країни.

Безпека у сфері транспортної інфраструктури має забезпечити:

- 1) національну безпеку на необхідному рівні;
- 2) безпечні умови проїзду щодо здоров'я і життя пасажирів;
- 3) безпека перевезень багажу та вантажів;
- 4) безпеку експлуатації та функціонування транспортних засобів і об'єктів;
- 5) економічну безпеку (зокрема, зовнішньоекономічну);
- 6) інформаційну безпеку;
- 7) екологічну безпеку;
- 8) пожежну безпеку;
- 9) хімічну, радіаційну, ядерну, бактеріологічну безпеку;
- 10) санітарну безпеку;
- 11) мобілізаційну готовність об'єктів транспортної інфраструктури.

Різноманітні фактори природного, техногенного та соціального характеру створюють ризики для безпеки транспортної інфраструктури. Внутрішні та зовнішні загрози можуть мати серйозні наслідки для транспортної безпеки країни. Вони можуть привести до загибелі людей, пошкодження майна та порушення нормального функціонування транспортної системи.

Загроза безпеці транспортної інфраструктури передбачає будь-які процеси або дії, які можуть спричинити руйнування, аварії, загибель людей на транспорті. Такими загрозами можуть бути: протиправні дії (тероризм,

порушення правил дорожнього руху, незаконне перевезення вантажів та зброї); природні явища (повені, урагани та землетруси); технічні проблеми (поломки техніки, катастрофи та аварії). Загрози безпеці транспортної інфраструктури можуть мати для суспільства серйозні наслідки.

Загрози безпеці транспортної інфраструктури – це умови та фактори, які здатні привести до зниження рівня транспортної безпеки, збитку національній безпеці України, порушенню стійкості транспортної діяльності, нанесення шкоди життю та здоров'ю людей, збитку навколишньому середовищу та майну, загальнонаціональним економічним втратам.

Рівень безпеки транспортної інфраструктури в Україні залишається низьким. Це пов'язано з низкою причин, серед яких можна виділити наступні. По-перше, відсутність єдиного підходу до реалізації політики забезпечення безпеки транспортної інфраструктури в державі. У законодавстві України відсутній єдиний нормативний акт, який регулює такі відносини. Це призводить до неузгодженості дій відповідальних суб'єктів та недостатньої ефективності управлінських заходів з підвищення рівня безпеки транспортної інфраструктури. По-друге, недосконалість законодавства у сфері безпеки транспортної інфраструктури, яке не в повній мірі відповідає сучасним вимогам безпеки. По-третє, низький рівень дисципліни та правосвідомості користувачів і працівників сфери. По-четверте, незадовільний стан транспортних комунікацій, транспортних засобів та інших об'єктів. Окрім того, недостатньо фінансується розвиток дорожньої інфраструктури. По-п'яте, зростання кількості автотранспорту в країні на фоні відставання розвитку дорожньої інфраструктури. Це створює додаткове навантаження на дорожню інфраструктуру, що підвищує ризик транспортних подій. По-шосте, незадовільне фінансування заходів із підвищення рівня безпеки транспортної інфраструктури. Це не дозволяє в повній мірі забезпечити виконання всіх необхідних заходів. По-сьоме, недостатній рівень підготовки фахівців у сфері безпеки транспортної інфраструктури [161].

Важливу роль в практичній діяльності по забезпеченню транспортної безпеки відіграє класифікація загроз безпеки по визначених критеріях на визначені види. Найбільш значущим в цьому відношенні критерієм є місцезнаходження джерел загрози. За локалізацією джерел загрози транспортній безпеці можливо умовно згрупувати в три групи: I група – внутрішні загрози безпеці транспортної інфраструктури (формується в межах транспортної галузі – переважно технічного, екологічного, терористичного, інформаційного характеру, а також, та в особливості, у зв'язку з людським фактором, системі «людина-машина-середовище»); II група – зовнішні загрози транспортній безпеці (економічна та національна безпека України у світовому, економічному та геополітичному просторах, які глобалізуються); III група – загрози загального типу (рис. 2.4).

Станом на XXI ст. для України пріоритетне значення мають внутрішні загрози безпеці транспортної інфраструктури.

З урахуванням того, що загроза не виникає із нічого, а є наслідком цілого комплексу процесів, які при цьому виступають у якості причин або умов виникнення загроз транспортній безпеці, слід вести мову про потенційну або реальну загрозу.

Потенційна загроза безпеці транспортній інфраструктури представляє собою процес зародження небезпеки, формування передумов можливості скоєння суттєвої шкоди.

Реальна загроза безпеці транспортній інфраструктури – це закінчено сформоване явище, яке очікується або існує, яке об'єктивно вже здатне причинити шкоду життєво важливим інтересам особистості, суспільства та держави.

Реальна та потенційні загрози, які загрожують безпечній діяльності транспортного комплексу, яка виходить від внутрішніх та зовнішніх джерел небезпеки, визначає зміст діяльності по забезпеченню внутрішньої та зовнішньої безпеки.

Рис. 2.4 Загрози загального типу

За характером джерел їх виникнення серед загроз безпеці транспортній інфраструктури можливо виділити наступні загрози:

- техніко-технологічного характеру (високий ступінь зносу та моральна застарілість технічних засобів транспорту, недостатній рівень підготовки (кваліфікації) персоналу, незаконослухняність та недисциплінованість, людський фактор в системі «людина-машина-середовище»);

- соціального характеру (низка ефективність державного нагляду та контролю, неправомірне втручання в функціонування транспорту, терористичні акти, інші дії, які приводять до несправності транспортні засоби або об'єкти транспортної інфраструктури, нечесна конкуренція та таке інше);

- природного характеру (повінь, землетрус, зсуви та таке інше).

Загрози безпеці транспортній інфраструктури України класифікуються наступним чином: за характером загроз; за ступенем значущості; за формами і

сферами прояву [161]. Ключові загрози для безпеки транспортної інфраструктури представлені на рис. 2.5.

Рис. 2.5 Основні загрози на транспорті

В ряді загроз транспортній безпеці виокремлюються загрози, які є загальними для всіх видів транспорту, видів транспортної діяльності, а також такі, які є специфічними (регіонального, локального, об'єктного рівнів) - характерні тільки для визначеного виду транспорту.

Орієнтовний перелік об'єктів транспорту, які підлягають охороні наведені на Додатку А. З цієї структури витікають пріоритети державно-управлінських зусиль по підвищенню рівня транспортної безпеки. Перш за все, на нашу думку, вони лежать у сфері техніко-технологічного фактору транспортної безпеки.

Коротко розкриємо зміст вищезазначених загроз, визначених у рис.2.5:

- диверсійні й терористичні дії (захоплення або угон морських, річкових, повітряних суден, рухомого складу на залізниці, автотранспорту, вибухи на транспорті, на залізничних вокзалах, диверсії щодо гідротехнічних споруд тощо);

- інші випадки незаконного втручання в функціонування транспортої інфраструктури (накладення предметів на рейки, пошкодження пристроїв на залізничних магістралях, телефонний тероризм, блокування аеропортів та головних транспортних шляхів), що загрожують здоров'ю і життю пасажирів, завдає пряму шкоду транспортній сфері та породжує негативні соціально-політичні, економічні та психологічні наслідки, є серйозною загрозою транспортній безпеці;

- кримінальні дії щодо вантажів та пасажирів;

- аварії (надзвичайні події), обумовлені технічним станом об'єктів транспортної інфраструктури (їх зношеністю, недосконалістю, аварійністю), недотриманням правил експлуатації, зокрема, нормативів екологічної безпеки щодо перевезень, впливом природних чинників, що спричиняють аварійні ситуації, людські жертви та матеріальні втрати;

- негативні прояви недосконалості нормативно-правової бази щодо регулювання транспортної сфери, а також прогалини щодо правозастосування.

Загрози транспортній безпеці України можна класифікувати за характером та джерелом. За характером загрози поділяються на три категорії:

- 1) соціогенні загрози, які виникають внаслідок людської діяльності, наприклад, неправомірне втручання у функціонування транспорту, тероризм, розкрадання, хуліганство, блокування шляхів і транспортних засобів, порушення правил експлуатації технічних засобів, недосконалість правил і законодавчої бази;
- 2) техногенні загрози, які виникають внаслідок технічних причин, наприклад, неякісний стан матеріально-технічної частини транспортної сфери, недостатній

рівень кваліфікації обслуговуючого персоналу; 3) природні загрози, які виникають внаслідок природних явищ, наприклад, повені, землетруси, цунамі.

За джерелом загрози поділяються на зовнішні та внутрішні. Зовнішні загрози виникають за межами України, наприклад, діяльність іноземних політичних, економічних, військових, розвідувальних і транспортних структур, спрямована проти інтересів України в транспортній сфері, загострення міжнародної конкуренції за володіння новими транспортними ринками, новими транспортними технологіями і природними ресурсами, прагнення ряду країн до домінування на світовому транспортному просторі і витіснення України з традиційних транспортних ринків, збільшення технологічного відриву провідних держав світу від України і нарощування їх можливостей щодо протидії створенню конкурентоспроможних українських транспортних технологій, діяльність міжнародних терористичних організацій.

Внутрішні загрози виникають всередині України, наприклад, критичний матеріально-технічний стан деяких галузей транспортного комплексу, несприятлива криміногенна обстановка, недостатня координація діяльності органів державної влади.

Загрози транспортній безпеці України є різноманітними і можуть мати як зовнішнє, так і внутрішнє походження. Для їх мінімізації необхідно вжити комплекс заходів, включаючи посилення державного регулювання, підвищення рівня безпеки транспортних технічних систем, а також покращення економічного стану транспортної галузі.

До джерел внутрішніх загроз безпеці транспортної інфраструктури належать:

- незадовільний матеріально-технічний стан окремих складових транспортної інфраструктури;
- несприятлива криміногенна ситуація, що обумовлюється тенденціями зрощування кримінальних і державних структур у сфері транспорту;

- неналежна координація органів державної влади щодо вироблення і реалізації державної політики у сфері транспортної інфраструктура та забезпечення її безпеки.

Недосконалість економічної системи України є одним з основних джерел загроз транспортній безпеці. До таких загроз відносяться: 1) низький рівень ефективності системи державного управління сферою транспортної інфраструктури. Це призводить до структурних диспропорцій, перешкод встановленню ринкових відносин і, як наслідок, зниження рівня безпеки транспортних систем; 2) проблеми технологічної, ресурсної, фінансової залежності національної сфери транспортної інфраструктури від зарубіжних країн, відставання від провідних країн за рівнем інформатизації транспортної інфраструктури. Це знижує рівень контролю за функціонуванням транспортних систем і ускладнює реагування на надзвичайні ситуації; 3) недостатній рівень фінансування системи забезпечення безпеки транспортної інфраструктури України. Це призводить до недостатнього оснащення транспортних систем засобами безпеки і, як наслідок, підвищує ризик виникнення аварій і катастроф; 4) низький рівень підготовки кваліфікованих інженерно-технічних та наукових кадрів, дефіцит кваліфікованих кадрів у сфері забезпечення безпеки транспортної інфраструктури. Це ускладнює розробку і впровадження нових безпечових технологій, а також знижує рівень підготовки персоналу, відповідального за забезпечення безпеки [161].

Проблеми безпеки транспортної інфраструктури в останній період набули більшої гостроти, оскільки транспортна інфраструктура перетворився фактично на одну з найбільш ризикових сфер, яка відзначається високим рівнем смертності. Так, лише за дев'ять місяців 2019 року в Україні сталось 114,7 тис. дорожньо-транспортних пригод, в яких загинуло 2369 осіб. При цьому, загальна кількість дорожньо-транспортних пригод погіршилась на 6,2 % (порівняно із попереднім роком).

В дорожньо-транспортних пригодах постраждало 18446 осіб, (в 2018 році за аналогічний період – 17319), що на 6,5 % більше, порівняно із попереднім роком.

У 2019 році в Україні на залізниці зафіксовано 1202 транспортні пригоди, зокрема 705 аварій. Внаслідок аварій загинули 354 особи та 232 отримали травми. Більшість аварій (577) були зі сторонніми особами, що означає, що вони були спричинені рухомим складом на залізниці. Внаслідок цих аварій загинули 354 особи та отримали травми 232. Також 128 аварій на залізниці були без постраждалих і 473 інциденти також не призвели до травм або загибелі людей. На залізничних об'єктах сталось 24 пожежі.

За даними статистики, у 2019 році на автодорогах України за участю автотранспорту щодо перевезення небезпечних вантажів та пасажирів зафіксовано 2829 ДТП. Внаслідок цих пригод загинули 184 особи та отримали травми 1588.

У 2019 році на залізничних переїздах в Україні зафіксовано 65 ДТП, внаслідок яких загинули 11 осіб та отримали травми 20. У 2019 році на автотранспорті загального користування також було 14 пожеж. Всі ці пожежі були локалізовані та ліквідовані без загиблих та травмованих [164].

Важливою складовою безпеки транспортної інфраструктури є антитерористична складова, оскільки транспорт є однією зі сфер, найбільш схильних до терористичних актів. Зокрема, події в московському метрополітені, що відбулись у 2004 р. підтвердили, що транспортна інфраструктура залишається найбільш схильною сферою щодо терористичних загроз. Транспортний засіб, як показав досвід останніх терористичних актів із використанням автомобіля і вибухівки, використовувався терористами як зброя. При цьому, враховуючи, що сьогодні захист суспільства, держави і особистості від тероризму, зокрема у сфері транспортної інфраструктури, задекларований як пріоритетне завдання, проте необхідно усвідомлювати, що протидія та запобігання тероризму на транспорті виступає лише складовою (вкрай актуальною і дуже значною) проблеми забезпечення безпеки

транспортної інфраструктури України в цілому. Іншою її складовою виступає захист транспортної інфраструктури кримінальних форм втручання у функціонування транспортної сфери, а також надзвичайних ситуацій.

Транспорт, як один з найважливіших елементів техносфери, істотно впливає не тільки на економіку, але і на все громадське життя. Крім того, транспорт завжди відносився до числа найбільш уразливих сфер терористичної діяльності. Тому усвіди транспорту були і будуть залишатися одним з найбільш пріоритетних об'єктів терористичних спрямувань.

Транспортний комплекс у даний час являє собою складно організовану, інтегровану і багаторівневу систему, спрямовану на задоволення зростаючих потреб національної економіки. У сучасних умовах транспорт – це сфера активного упровадження високих технологій, втручання в яку може спричинити негативні наслідки техногенного характеру. Також в даний час транспортна інфраструктура України активно інтегрується у глобальну транспортну мережу як її складову частину. Нарешті, потенційний збиток (прямий і непрямий) від терористичних актів підвищується через суттєве зростання, в останній період, пасажирських і вантажних перевезень.

Підприємства, об'єкти і засоби транспорту - автомобільного, повітряного, водного, залізничного, трубопровідного - представляються важливим елементом системи попередження можливих терористичних акцій. Пояснюється це наступними обставинами.

По-перше вони самі можуть бути об'єктами терористичних атак, як з метою їхнього знищення, так і з метою захоплення.

Як відомо, в останнє десятиліття терористичним атакам піддавалися повітряні і морські судна, літаки і гелікоптери, тролейбуси й автобуси, залізничні вокзали і поїзди, трубопроводи. Причому виведення з ладу трубопроводів може привести не тільки до численних жертв, але і важким екологічним наслідкам.

По-друге, засоби транспорту, як показали події 11 вересня 2001 р. у США, можуть самі ставати за певних умов смертоносною зброєю.

По-третє, транспорт є засобом міждержавного спілкування і його засобів використовуються терористами для переїздів і доставки необхідних засобів.

На даний час збільшилась не тільки кількість терористичних актів, пов'язаних із транспортною інфраструктурою, але також відбулися суттєві трансформації щодо їх якості: загрози захоплення повітряних суден та їх подальше використання у якості засобу здійснення теракту, загрози терористичних актів на об'єктах з силовими установками на ядерному паливі, гідротехнічних спорудах (шлюзах, греблях) внутрішніх водних шляхах й інші.

Зазначені характеристики є факторами ризику в процесі функціонування національної транспортної системи. Через свою виняткову уразливість, вона виступає одним з найбільш ймовірних об'єктів зазіхань терористичного характеру. Тому питання відпрацювання єдиної стратегії протидії тероризму на транспорті є надзвичайно актуальним.

Коротко розглянемо можливі наслідки ймовірних проявів транспортного тероризму наприклад у столиці нашої держави місті-герої Києві.

Громові розкати роздалися декілька років тому й у нашій столиці. Вибух у будинку Дарницького районного суду засвідчив, що тероризм - явище зовсім не географічне або геополітичне, він, на жаль, став сумною прикметою нашого часу. Україна, у тому числі і її столиця, не входять у перелік зон виникнення ризику тероризму. Але, як показав досвід, існують окремі передумови і причини можливого здійснення терористичних проявів. Тому задача формування ефективної загально-державної антитерористичної системи актуальна.

Структурними підрозділами СБУ, Державна ссужба надзвичайних ситуацій (ДСНС) і Київської міської держадміністрації визначений перелік об'єктів, що можуть бути обрані для здійснення терористичних актів, і встановлена категорія їхньої уразливості в терористичному відношенні.

Навряд чи хто з киян хоч один раз не чув версію про можливе затоплення міста "навислої" над ним Київської ГЕС. Вона дійсно не позбавлена основ, тому що, основним джерелом гідродинамічної небезпеки для Києва є дамба

Київського водоймища, що знаходиться на відстані семи кілометрів північніше міста. При гіпотетичному руйнуванні дамби в зону можливого катастрофічного затоплення попадає значна частина територій Голосіївського, Дарницького, Деснянського, Дніпровського, Оболонського, Подільського, Печерського районів міста загальною площею близько 118 кв. км, на якій проживає біля 40 тис. чоловік.

Наступною по ступені погрози групою для населення Києва можуть бути можливі аварії на 38 хімічно небезпечних об'єктах міста. На цих підприємствах у технологічних процесах використовуються небезпечні хімічні речовини - аміак, хлор, сірчана і соляна кислота, що у випадку виникнення надзвичайних ситуацій або терористичних актів можуть потрапити в навколишнє середовище і за короткий термін - від 6 до 20 хвилин - створити зону хімічного забруднення в радіусі до 5 км у залежності від виду і кількості небезпечної речовини і метеоумов.

Крім того, на території міста Києва знаходяться два радіаційно небезпечних об'єкти: ядерний реактор Національного центра Інституту ядерних досліджень НАН України і Київський державний міжобласний спецкомбінат "Радон". Аварії на них можуть привести до радіоактивного забруднення значної частини території Києва.

У меншому ступені, але все ж таки тривожними є також 292 вибухонебезпечних і пожежонебезпечних об'єкта, які використовують у своєму виробництві легкозаймисті і небезпечні речовини: дерево, нафтопродукти, зріджений газ, фарби, лаки, дизельне паливо й ін. Та й такі життєво необхідні для міста і, здавалося б, що не представляють погрози сфери, як складна мережа міського транспорту, а також могутній залізничний вузол, через який проходять потенційно небезпечні вантажі, не виключають можливості надзвичайних випадків регіонального рівня на транспорті. Однак і це далеко не повний перелік уразливих у терористичному плані об'єктів. Місця масового скупчення людей, такі як торговельні і розважальні центри, школи, вокзали, навчальні заклади та інше, у залежності від мети терористичного акту

можуть бути обрані об'єктом терористичних зазіхань. А таких об'єктів у Києві - більш 3700. Особливості фізико-географічних умов, наявність розвитої промисловості, великої кількості транспортних комунікацій, потенційно небезпечні об'єкти на території міста, наявність об'єктів державного значення не виключають можливості здійснення терористичних актів у столиці України [165].

В плані можливих проявів тероризму Київ далеко не поодиноким, наприклад, Одеський припортовий завод, який знаходиться в центрі міста, у густонаселених житлових районах, і будь-які перевезення до нього або у протилежному напрямку здійснюються за допомогою морського, залізничного та автомобільного транспорту. Крім того, негативних наслідків можливо очікувати від атаки терористів на одну з українських АЕС до яких ведуть автомобільні дороги, трубопроводи та залізничні колії.

Варто підкреслити, що крім залізничного, автомобільного, водного та авіаційного транспорту, як об'єкти терористичної діяльності може використовуватись і трубопровідний транспорт, зокрема газові магістралі, залізничний транспорт, що у великих обсягах перевозить хімічно небезпечні реагенти, морський транспорт, терористичні акції на якому можуть завдати істотної шкоди економіці декількох держав. Необхідно згадати ряд катастроф на танкерному флоті в Атлантиці, що привели Іспанію, Португалію і Францію до значних проблем в економічній і екологічній галузях.

З метою попередження виникнення надзвичайних ситуацій, у тому числі і внаслідок терористичних актів, у столиці - вперше в Україні - розроблена і затверджена Київською Концепція безпеки міста Києва. Відповідно до неї здійснюється комплекс заходів для запобігання актів так названого технологічного й ідеологічного тероризму, зокрема проведені перевірки стану й охорони місць складування небезпечних хімічних речовин, що можуть бути використані при терористичних актах. Ступінь стійкості об'єктів, організація діяльності органів виконавчої влади по захисту населення й ефективність антитерористичного захисту перевіряється проведенням командно-штабних і

спеціальних навчань. Утім, зараз у світі останніх подій перелік необхідних заходів і скоординованих дій до прогнозованих ситуаціях значно збільшився.

Проведений аналіз наявної ситуації показав наростаючий розрив стосовно рівня міжнародних стандартів та наявним рівнем системи управління безпекою транспортної інфраструктури. Ця обставина в осжній перспективі може стати вагомим стримуючим фактором розвитку держави як суб'єкта міжнародних перевезень. Стає очевидною необхідність реформування системи превентивних мір забезпечення транспортної безпеки.

Перспективна стратегія боротьби з тероризмом складається з попередження і запобігання причинам виникнення і розвитку терористичних дій на стадії, яка не допускає їх переростання у непередбачені події. На зміну принципу “реагувати і виправляти” повинен прийти принцип “попередити і запобігти”, що в свою чергу, потребує теоретичного обґрунтування і впровадження в практику механізмів вдосконалення управління системою безпеки на транспорті.

Отже, проблема боротьби з транспортним тероризмом не тільки пов'язана з комплексною проблемою забезпечення безпеки, але з таким актуальним питанням як формування основ стратегії Національної безпеки суспільства і держави.

Таким чином, безпека транспортної інфраструктури має визначальне значення для економічного розвитку держави та усіх аспектів життєдіяльності суспільства, зокрема в сучасних умовах глобалізації, нестійкості світової фінансової системи, економічної нестабільності країни, військової агресії Російської Федерації проти України.

Послаблення науково-технічного, а також технологічного потенціалу країни, скорочення досліджень на стратегічно важливих напрямках науково-технічного розвитку, відтік за кордон спеціалістів та інтелектуальної власності загрожують Україні втратою передових позицій у світі, деградацією наукомістких виробництв, посиленням зовнішньої технологічної залежності та підривом як транспортної так і національної безпеки.

Від якості функціонування та стану транспортної інфраструктури залежать не лише подальші перспективи соціально-економічного розвитку України, але й здатність держави ефективно реалізовувати такі основні функції, як забезпечення безпеки та національного суверенітету держави, забезпечення суспільної потреби у перевезеннях, формування умов для стійкого розвитку регіонів країни.

Коротко розглянувши питання транспортного тероризму можна зробити наступні висновки:

- можливість скоєння терористичних актів на транспорті і за його допомоги зостається достатньо високою;
- транспорт, за певних умов, сам може ставати смертоносною зброєю;
- усі зазначені обставини можливого скоєння транспортного тероризму у великих столицях і визначають специфіку задач, цілей, засобів, методів управління і організації заходів для попередження терористичних акцій проти об'єктів транспорту, а також задачі по координації діяльності правоохоронних органів і спецслужб, керівництва транспортних підприємств і їхніх служб безпеки.

Висновки до розділу 2.

1. Розкрито і систематизовано умови та чинники забезпечення розвитку державного управління безпекою транспортної інфраструктури, обґрунтовано систему принципів, уточнено та охарактеризовано види загроз безпеці транспортної інфраструктури як об'єкту державного управління. Доведено, що забезпечення безпеки транспортної інфраструктури є одним із головних системних завдань державного управління, ефективність якого обумовлюється чітким дотриманням обраних пріоритетів, надійним організаційним, правовим, фінансово-матеріальним та інформаційним забезпеченням заходів державного впливу, консолідацією зусиль органів влади та інших стейкхолдерів.

2. Виділено чинники забезпечення розвитку державного управління безпекою транспортної інфраструктури, а саме: технічний стан транспортної інфраструктури та рухомого складу, засобів технічного контролю та діагностики; рівень професійної підготовки фахівців у сфері транспортної інфраструктури; укомплектованість та рівень підготовки фахівців безпекових структур; інформаційне забезпечення транспортної інфраструктури; напрацьованість схем протидії терористичним актам та актам несанкціонованого втручання в роботу транспорту; стан протипожежної безпеки; забезпечення технічними засобами спостереження та охорони; налагодженість взаємодії правоохоронних органів щодо забезпечення безпеки транспортної інфраструктури (СБУ, МВС України, Державна митна служба України).

3. Обґрунтовано систему принципів державного управління безпекою транспортної інфраструктури України, що включає: гарантування державою функціонування й розвитку системи забезпечення безпеки транспортної інфраструктури; стандартизація системи управління безпекою; державний контроль і нагляд за діяльністю виробників, імпортерів, власників транспортних засобів; адекватність санкцій за порушення норм і правил безпеки транспортної інфраструктури; координації дій із забезпечення безпеки транспортної інфраструктури та її використання щодо захисту населення і територій у надзвичайних ситуаціях, попередження надзвичайних ситуацій в процесі розбудови й експлуатації транспортної інфраструктури; єдність підходів до професійного добору, підготовки й перепідготовки фахівців у сфері безпеки транспортної інфраструктури.

4. Розкрито сутність та уточнено види загроз безпеці транспортної інфраструктури, що передбачають протиправні дії або наміри щодо таких дій, умови та фактори, а також процеси природного або техногенного характеру, які перешкоджають реалізації суспільних інтересів у сфері транспорту або знижують стійкість транспортної інфраструктури, що може спричинити шкоду

здоров'ю та життю людей, збитки майну, навколишньому природному середовищу, національні економічні втрати.

5. Запропоновано підхід до класифікації видів загроз безпеці транспортної інфраструктури за відповідними критеріями. За критерієм локалізації джерел загрози поділено на три групи: внутрішні загрози транспортній безпеці, які формуються в межах транспортної галузі (матеріально-технічний стан транспортної інфраструктури; криміногенна ситуація у транспортній сфері; недостатня координація діяльності органів влади щодо формування і реалізації державного управління безпекою транспортної інфраструктури); зовнішні загрози (діяльність іноземних політичних, економічних, військових, розвідувальних структур, спрямована проти інтересів України в транспортній сфері; загострення міжнародної конкуренції на ринку транспортних послуг і технологій; діяльність терористичних організацій); загрози загального типу (фактичний знос та моральна застарілість транспортних засобів, шляхів сполучення, пристроїв, систем та обладнання управління рухом, спеціальних засобів; недостатній рівень кадрового забезпечення; недостатність бюджетних та інших ресурсів, які виділяються для забезпечення транспортної безпеки; недостатнє нормативне та організаційне забезпечення мобілізаційної готовності на транспорті; недосконалість законодавства; кримінальна (у т.ч. терористична) діяльність, яка загрожує безпечній діяльності транспортної інфраструктури; неоптимальність управлінської діяльності органів публічної влади; нерозвиненість систем моніторингу та попередження природних катастроф; недостатня ефективність попередження неправомірного втручання в діяльність транспортної інфраструктури).

6. За критерієм ймовірності загрози поділено на: реальні (сформоване явище, яке очікується або існує та об'єктивно здатне спричинити шкоду важливим інтересам суспільства, особистості та держави); потенційні (передбачає зародження небезпеки, формування передумов заподіяння значної шкоди). Поділ загроз за таким критерієм визначає зміст діяльності із забезпечення внутрішньої й зовнішньої безпеки. За характером джерел

виникнення загрози поділено на: соціогенні (втручання у процеси функціонування транспортної інфраструктури, розкрадання, тероризм, хуліганство, блокування транспортних засобів і шляхів, порушення правил щодо експлуатації технічних засобів, недосконалість законодавчої і бази правил); по-друге, техногенні (високий ступінь зносу, моральна застарілість технічних засобів транспорту, недостатній рівень підготовки персоналу, людський чинник в системі «людина-машина-середовище»); по-третє, природні (повінь, землетрус, зсув тощо).

РОЗДІЛ 3.

АНАЛІЗ СТАНУ ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

3.1. Вплив зовнішніх чинників на формування механізмів державного управління безпекою транспортної інфраструктури

Україна на європейському континенті є важливим геополітичним суб'єктом. Вона розташована в географічному центрі Європи, на стику західної, православної та ісламської цивілізацій. Це положення робить Україну повноцінним учасником широкого спектру взаємодії цивілізацій і культур у сучасному світі. Україна прагне до подолання культурних і геополітичних бар'єрів, формуванню умов для взаємодії цивілізацій і культур в глобальному середовищі, поширення демократичного устрою. Для цього Українське суспільство свідомо здійснило вибір щодо європейської інтеграції.

Глобальні інтеграційні тенденції сучасного світу виступають об'єктивною реальністю розвитку всіх суспільних сфер життя. Вони поширюються на суспільне виробництво, духовне життя і культуру, наукову та освітню сферу, ставши головним чинником формування якості та способу суспільного життя.

Інфраструктура держави є потужним інструментом, який може впливати на її розвиток та геополітичні можливості. Вона формує конкурентоспроможність країни та визначає її місце у світовій системі. Внутрішні транспортні шляхи є ключовим критерієм економічного потенціалу країни. Міждержавні транспортні коридори виступають ключовим фактором світової політики. Тому транспортна політика будь-якої країни є предметом поглибленого вивчення. Світова практика доводить, що для формування надійної, безпечної, економічної та екологічної транспортної інфраструктури необхідно розробити та впровадити загальні принципи сталого розвитку

транспортної інфраструктури та її окремих елементів. Ці принципи мають бути визнані суспільними та державними інститутами.

У зв'язку з цим, транспортна політика будь-якої країни повинна бути спрямована на розв'язання національних проблем, зокрема: незбалансованість транспортної системи, яка характеризується диспропорціями щодо суттєвого відставання водного (внутрішнього) транспорту в розвитку, низького рівня розвитку автомобільних шляхів рівня попиту на автоперевезення й автомобілізації, територіальна диспропорція інфраструктурного розвитку транспортної сфери, відставання у розвитку логістично-транспортної системи країни, недостатній рівень забезпечення транспортно-експедиційного обслуговування економіки й населення, зношеність основних засобів та їх неефективне використання. Проте автономність транспортної інфраструктури будь-якої країни є неможливою через залежність від глобальної транспортної мережі. Тому розвиток транспортної інфраструктури України неможна уявити без її узгодження із транспортними інфраструктурами інших країн, зокрема із відповідною транспортною стратегією ЄС, з яким Україна має значні торговельні відносини.

Україна має вигідне географічне положення, яке дозволяє їй виступати в ролі транзитної держави. Україна має широкі транспортні контакти із країнами Східної та Західної Європи, а також широкий вихід до Чорного моря. Вона займає переважаче положення в західних комунікаціях країн Азії. За низкою основних напрямів перевезень українські комунікації не мають конкурентів.

Транзитне положення нашої країни є одним із її конкурентних переваг. Воно приваблює іноземних виробників та інвесторів, які можуть використовувати українські транспортні шляхи для доставки своїх товарів на ринки інших країн. Міжнародний транзит українською територією є вагомим національним ресурсом, який використовується на сьогодні недостатньою мірою [166].

Сучасні тенденції світової економіки характеризують її розвиток постійним розширенням міжнародних економічних зв'язків. Через це пріоритетним вектором у політиці економічно розвинутих країн світу є інтеграційні процеси. Це, у свою чергу, передбачає формування умов щодо вільного перевезення товарів, капіталів, послуг, робочої сили, що обумовлює зростання міжнародних потоків вантажів.

Транзит є значним джерелом експорту щодо послуг, надходжень до бюджету та створення нових робочих місць для багатьох країн. Тому питання розвитку транзитних перевезень посідають визначальне місце у європейській політиці. Підтвердженням цього виступає розбудова транснаціональних коридорів на головних напрямках міжнародних перевезень.

Україна має вигідне геополітичне розташування, яке дає їй змогу виступати в ролі транзитної держави. Україна розташована на перетині важливих транспортних коридорів, що з'єднують Азією з Європою. Окрім того, Україна має потужну транспортну інфраструктуру, яка включає в себе широкий перелік видів транспорту.

Щодо транзиту, то під ним розуміють перевезення пасажирів або вантажів між країнами або між пунктами через низку проміжних пунктів. Таки підхід до розуміння сутності транзиту відповідає положенням Закону України «Про транзит вантажів». При цьому, Україна має всі передумови для розвитку транзиту, зокрема: геополітичне розташування, оскільки Україна розташована між Азією та Європою, що обумовлює її важливе значення як транзитної країни для таких регіонів; транспортна інфраструктура (Україна має достатньо розвинену систему залізничних, автомобільних, повітряних та річкових комунікацій) [167].

Завдяки географічному розташуванню Україна протягом тисячоліття є важливим транзитним маршрутом між Азією та Європою. У найближчі десятиліття країни таких регіонів посилють свою комунікацію, і саме Україна стане основною транзитною територією щодо таких регіонів.

У нових умовах відтворюються історичні торгові шляхи, такі як "з варяг до греків", "шовковий шлях". І саме Україна, яка розташована у географічному центрі самої Європи, знову ж таки є важливим місцем їх перетину. Історично Україна відіграла важливу роль у розвитку торгівлі та культури між Азією та Європою. Київська Русь стала перепорою щодо підкорення азійськими кочовиками Європи. За допомогою України Московія увійшла в коло європейських країн, а європейська культура поширювалася на Центральну Азію. Транзитність України у наш час набуває стратегічного значення. Вона є важливою складовою національної безпеки країни, оскільки забезпечує її економічний розвиток та доступ до світових ринків.

Для України її транзитний потенціал є важливим фактором економічного розвитку країни та її національної безпеки. Він сприяє розвитку багатьох економічних сфер, таких як будівництво, транспорт, промисловість та сфера надання послуг, а також забезпечує доступ до світових ринків. Географічне положення Україна дозволяє їй виступати в ролі транзитної держави між Європою та Азією. Україна межує із 7 країнами (Угорщина, Румунія, Польща, Словаччина, Молдова, Білорусь, Росія), що дає їй доступ до численних торгових маршрутів.

Транзитні перевезення здатні забезпечити для України нові фінансові надходження, що можна використовувати для розвитку економіки та підвищення рівня життя населення. Вони також можуть сприяти створенню нових робочих місць і підвищенню конкурентоспроможності країни.

Сучасний світ характеризується посиленням взаємодії між Європою та Азією. Це обумовлено рядом факторів, зокрема: глобалізацією, яка сприяє розвитку міжнародної торгівлі та інвестицій; інтеграційними процесами, що відбуваються в Європі та Азії; розвитком нових технологій, які дозволяють скоротити відстані та витрати на транспортування. У цьому контексті Україна має розвинену транспортну інфраструктуру, яка дозволяє здійснювати перевезення вантажів і пасажирів у великому обсязі. Це відкриває перед країною значні можливості для економічного розвитку. Транзитні перевезення

дозволяють Україні брати участь у міжнародній торгівлі, яка є одним із основних драйверів економічного зростання. Україна може виступати як перевалочним пунктом для товарів, що переміщуються між Європою та Азією. Це дасть можливість країні отримувати нові надходження від транзитних платежів. Транзитний потенціал України є привабливим для іноземних інвесторів. Інвестиції в транспортну інфраструктуру можуть сприяти збільшенню обсягу транзитних перевезень і підвищенню ефективності транспортної системи. Це, в свою чергу, може привести до створення нових робочих місць та зростання економіки України. Транзитні перевезення сприяють розвитку регіонів, через які проходять транспортні коридори. Це пов'язано з тим, що транзитні перевезення створюють додаткові робочі місця та стимулюють розвиток малого та середнього бізнесу. Транзитний потенціал України є важливою складовою національної безпеки країни. Він забезпечує доступ до світових ринків і сприяє розвитку міжнародного співробітництва. Це, в свою чергу, зміцнює економічну незалежність України та її позиції на міжнародній арені [168].

Інтеграція України до світової господарської системи та розвиток торговельних зв'язків з іншими країнами мають значний вплив на транспортну інфраструктуру. Інтеграція України до світової господарської системи сприяє зростанню обсягів зовнішньої торгівлі, що призводить до зростання обсягів транспортних перевезень. Це стосується як експорту, так і імпорту, а також транзиту. Зростання обсягів транспортних перевезень призводить до зростання транспортних витрат. Це відбувається внаслідок збільшення фізичного обсягу перевезень, а також внаслідок підвищення тарифів і ставок.

Інтеграція України у світове господарство також створює для країни низку викликів у транспортній сфері. Одним із таких викликів є необхідність модернізації транспортної інфраструктури. Україна має розвинену транспортну мережу, проте вона потребує модернізації, щоб забезпечити ефективне перевезення транзитних пасажирів та вантажів. Іншим викликом є необхідність підвищення конкурентоспроможності українських перевізників. Український

ринок транспортних послуг є досить конкурентоспроможним, але іноземні компанії також активно працюють на цьому ринку. Українським компаніям необхідно розвиватись, щоб успішно конкурувати з іноземними компаніями. Це можна зробити шляхом надання їм фінансової підтримки, а також шляхом проведення заходів щодо підвищення їх кваліфікації та компетентності [169].

Для України економічні вигоди проявляються в наданні повного комплексу транзитних послуг через власну територію щодо переміщення товарів й послуг. Морські, сухопутні, повітряні шляхи здатні забезпечити відповідні послуги як у меридіанному так й широтному напрямках.

Україна для забезпечення розвитку комунікаційно-транзитних систем має дуже сприятливі умови, а саме: висококваліфіковані кадри та освічене населення і фахівців, добре освоєну й відносно компактну територію, продовольчий та промисловий потенціали, сприятливу зовнішню політику.

Українська транспортна інфраструктура включає широкий перелік видів транспорту. За даними інституту «Рендел» (Англія), за коефіцієнтом транзитності Україна займає перше місце серед країн Європи. Це означає, що Україна має всі передумови для того, щоб стати ключовою транзитною державою. Однак, незважаючи на значні досягнення, транспортна інфраструктура України має низку проблем. Однією з основних проблем є недостатня завантаженість транспортних шляхів. Це пов'язано з низкою факторів, зокрема, з низьким рівнем розвитку економіки, а також з недосконалістю системи управління транспортним комплексом. Іншою проблемою є застаріле обладнання та інфраструктура. Багато доріг, залізничних колій і аеропортів потребують модернізації. Це ускладнює і удорожує транспортні перевезення.

Модернізацію існуючої інфраструктури, зокрема, заміна застарілого обладнання і покращення умов експлуатації. Розвиток транспортної інфраструктури є ключовим фактором для повноцінного розвитку економіки України та її інтеграції у світове господарство.

Україна має всі передумови для того, щоб стати ключовою транзитною державою. Однак, вона конкурує з іншими країнами регіону, такими як Болгарія, Румунія, Білорусь, Російська Федерація. Україна об'єктивно має більші шанси в цій конкурентній боротьбі, оскільки вона має розвинену транспортну інфраструктуру, розташована на перетині важливих торгових шляхів і має доступ до морських портів. Однак, суб'єктивні чинники, такі як політичні міркування і спорадичні кон'юнктурні імпульси неекономічного характеру, також можуть вплинути на вибір транзитного маршруту.

Транспорт є важливим фактором економічного розвитку. Він забезпечує зв'язок між виробниками і споживачами, що дозволяє скоротити часовий та просторовий розрив між ними. Це сприяє підвищенню ефективності виробництва, зниженню витрат і зростанню добробуту населення. Транспортний фактор відіграє важливу роль у теорії розміщення продуктивних сил, регіональній економіці, теорії зовнішньої торгівлі та міжнародній економіці.

Ефективність послуг транзиту залежить від низки факторів, зокрема: рівня розвитку транспортної інфраструктури в Україні (це включає в себе її стан, наявність сучасного рухомого складу, рівень кваліфікації персоналу та ін.); функціонування міжнародних транспортних коридорів також (міжнародні транспортні коридори забезпечують зв'язок між Україною та іншими країнами, що дозволяє здійснювати транзитні перевезення в різних напрямках).

Транспортна інфраструктура України за тоннажем й обсягами вантажних і пасажирських перевезень, транзитним оформленням та пропуском вантажів, наявністю магістральних нафто- і газопроводів, міжнародних енергетичних систем займала, до повномасштабної військової агресії Російської Федерації проти України, одне з ключових місць на території Європи. Така інфраструктура охоплює 800 підприємств автотранспорту, шість залізниць, АТ "Укррічфлот", три морські пароплавства, 67 авіаційних компаній, близько 50 тис. км трубопроводного транспорту (нафто-, газо- та продуктоводів) та низка науково-виробничих об'єднань. У транспортній інфраструктурі зайнято

близько 20% зайнятого населення та близько 30% основних засобів. Митний кордон перетинає кожної доби близько 40 тис. транспортних засобів та понад 150 тис. осіб.

Транзитні перевезення відіграють важливу роль в економічній системі України. Імпорт й експорт транзитних перевезень формують близько 50% ВВП України, що робить економіку країни повністю залежною від зовнішньоторговельного обороту. Великий обсяг потоків вантажів проходить напрямом Схід-Захід, оскільки Україна є важливим транзитним коридором між Європою та Азією [170].

Для того, щоб успішно реалізувати транзитний потенціал Україна має забезпечити високу надійність, якість, регулярність транспортних зв'язків. Висока якість транспортних зв'язків означає відповідність сучасним стандартам і безперебійне перевезення пасажирів і вантажів. Регулярність транспортних зв'язків означає, що вони повинні здійснюватися вчасно і в стислі терміни. Надійність транспортних зв'язків означає, що вони повинні гарантувати безпеку пасажирів і збереження вантажів. Для посилення транзитних функцій України необхідно забезпечити зростання швидкості та зменшення вартості доставки.

Окрім об'єктивних факторів транзитності країни, таких як геополітичне положення та наявність широкої транспортної інфраструктури, важливим фактором є взаємозалежність рівня розвитку держави та її комунікаційно-транспортною структурою.

Розвиток транспорту та економіки є взаємозалежними процесами. Економічне зростання неможливе без розвитку транспортної інфраструктури, що забезпечує зв'язок між споживачами і виробниками, а також сприяє розвитку інвестицій й торгівлі. Модернізація комунікаційно-транспортної системи є важливим фактором економічного розвитку. Вона дає змогу підвищити ефективність транспортних перевезень, що сприяє зниженню витрат на виробництво та збільшення обсягів торгівлі. Реалізація проектів

модернізація транспортної інфраструктури потребує значних ресурсів. Це є макроекономічним проектом, який має також соціальний ефект, оскільки залучає значні людські ресурси та сприяє вирішенню соціальних проблем.

Із поглибленням інтеграції економіки України у європейські та міжнародні структури, транспортна інфраструктура набуває все більш важливого значення. Вона є ключовим фактором, який сприяє розвитку торгівлі та інвестицій, а також підвищенню конкурентоспроможності української економіки на світовому ринку. Модернізація транспортної інфраструктури України є спільним завданням української держави, але й інших країн, які зацікавлені в транзиті через територію України. Зусилля глобальної кооперації мають бути спрямовані на розширення матеріальної бази для реалізації програми модернізації мережі транспортних шляхів, у т.ч. транзитних коридорів. Експлуатація мережі транспортних коридорів має бути надійним джерелом находжень для економіки України. Це можна забезпечити на основі транспортно-тарифних платежів за транзит через Україну.

Китайська концепція Нового шовкового шляху відкриває перед Україною нові можливості для розвитку торгівлі та логістики. Китай є одним з найбільших експортерів у світі, і він прагне до того, щоб його товари швидше та надійніше доставлялись до ключових ринків, таких як Європа та США. Створення міжнародного транспортного коридору через Україну може скоротити шлях товарів із Китаю до Європи у два рази (до 16 днів). Це дозволить китайським компаніям заощадити значні кошти та покращити свою конкурентоспроможність на європейському ринку. Однак, існує ряд викликів, які необхідно подолати для реалізації цього потенціалу. Один із них – це перетин кордонів кількох держав. Для того, щоб мінімізувати ці перешкоди, необхідно налагодити ефективну співпрацю між країнами-учасницями коридору. Інший виклик – це необхідність створення складських терміналів і доглядових інспекційних комплексів. Ці об'єкти необхідні для забезпечення належного зберігання та контролю вантажів.

Існує низка викликів, які необхідно подолати для реалізації транзитного потенціалу. Синхронізація транспортної та митної політики країн-учасниць Нового шовкового шляху дасть змогу мінімізувати такі перешкоди. Це можна зробити шляхом підписання міжнародних угод, які регулюють порядок переміщення вантажів через кордони. Крім того, будівництво промислових полігонів, митних терміналів, транспортних хабів уздовж маршруту транспортування вантажів перспективним для країн-учасниць щодо залучення прямих інвестицій. Фонд фінансування Шовкового шляху є одним із інструментів, які Китай використовує для реалізації своєї концепції. Фонд має на меті сприяння торгівлі китайськими товарами, а також здійснення портфельних та інфраструктурних інвестицій. Можливості фонду сягають 40 млрд доларів США, але він має потенціал до зростання у майбутньому. Україна має всі можливості для того, щоб стати успішним учасником Нового шовкового шляху. Для цього необхідно активізувати співпрацю з іншими країнами-учасницями та впровадити необхідні інвестиції в транспортну інфраструктуру [171].

Транспорт є важливим фактором розвитку економіки, оскільки він поєднує час і простір, які розділяють виробників, покупців і продавців. В економічному плані транспорт послаблює часовий та просторовий розриви між виробництвом і споживанням, що сприяє: зниженню витрат на виробництво та транспортування товарів і послуг; розширенню ринків збуту; розвитку торгівлі та інвестицій; покращенню конкурентоспроможності економіки.

Особливо слід зазначити, що згідно зі статтею 2 Закону «Про транзит вантажів» [172], дія закону не поширюється щодо транзит багажу, пошти, наркотичних засобів, зброї, шкідливих і небезпечних відходів, товарів подвійного призначення, психотропних речовин, імпорту та експорту товарів, переміщення лініями електропередачі й трубопровідним транспортом. У цьому законі також встановлено терміни та визначено основні засади щодо здійснення регулювання транзитних перевезень. Так, відповідно до статті 10 Закону «Про транзит вантажів» – регулювання щодо здійснення діяльності

уповноважених органів влади, які контролюють транзитні перевезення, здійснює уряд, який визначає перелік заходів щодо вдосконалення такого контролю за міжнародними стандартами для сприяння збільшення обсягів транзиту. Координацію учасників транзитних перевезень забезпечує Мінінфраструктури України.

В Україні саме трубопровідний транспорт є першим за транзитним обсягом, який забезпечує транспортування газу, нафти тощо. Далі йдуть автотранспорт, залізниця, морський, а також повітряний транспорт. Автомобільний транспорт є найбільш гнучким та економічно ефективним видом транспорту для перевезення вантажів на короткі відстані (середня відстань для перевезень 1 тони становить у середньому 20 км). Автомобільний транспорт має ряд переваг, зокрема: гнучкість маршрутів і графіку руху; можливість перевезення широкого спектру вантажів; висока швидкість доставки; можливість доставки «від дверей до дверей».

За обсягом перевезень в Україні перше місце займає транзит, потім експорт і найменше імпорт. Імпорتنі товаропотоки в Україну переважно перевозяться автотранспортом (50%) та залізничним транспортом (27%). Найбільші обсяги імпорту надходять з Польщі та Німеччини. Експортні потоки товарів в Україні переважно забезпечуються залізничним транспортом. Найбільшими отримувачами експорту є Китай та ЄС. При цьому, залізниця має низку переваг для експорту: велика вантажопідйомність; низькі витрати на транспортування; можливість транспортування вантажів великими обсягами на великі відстані. Транзитні товаропотоки в Україні забезпечуються переважно залізничним та трубопровідним транспортом. Трубопровідний транспорт має ряд переваг для транзиту, зокрема: можливість перевезення великих обсягів вантажів на великі відстані; низькі витрати на перевезення.

Однією з основних проблем є недостатній рівень розвитку автомобільної інфраструктури. Автомагістралі в Україні часто перебувають у поганому стані, що ускладнює та уповільнює транзитні перевезення. Для подолання цієї проблеми необхідно провести масштабну реконструкцію автомобільних доріг,

що ведуть до кордонів України. Іншою проблемою є недостатня пропускна здатність митних переходів. Це також ускладнює транзитні перевезення та призводить до затримок. Ще однією проблемою є недосконале законодавство, яке регулює транзитні перевезення. Необхідно внести зміни до законодавства, щоб зробити його більш сприятливим для розвитку транзиту. Україна вже зробила певні кроки для вирішення цих проблем. З 2014 р. на кордоні із Польщею функціонує міжнародний пункт пропуску «Долгобичув-Угринів».

Цей пункт пропуску є одним із найсучасніших у Європі. Він має пропускну здатність до 1000 вантажівок на добу, що робить його одним із найпродуктивніших пунктів пропуску в Україні. Через нього щодня проходить значна кількість вантажів, що прямують до Європи та Азії. Для ефективної роботи пункту пропуску необхідно провести модернізацію транспортної інфраструктури в його околицях. Зокрема, необхідно побудувати нові автомагістралі та залізничні колії, які б з'єднували пункт пропуску з іншими регіонами України.

Одним із основних факторів, що стримують розвиток експортно-імпортних вантажопотоків в Україні, є низька якість дорожньої інфраструктури. Багато українських доріг не відповідають європейським стандартам якості. Це ускладнює та уповільнює перевезення вантажів, що збільшує витрати та знижує конкурентоспроможність українських товаровиробників.

Щодо повітряного транспорту, то він є одним із найефективніших видів транспорту для переміщення вантажів на великі відстані. Однак, розвиток повітряного транспорту в Україні також стримується низкою труднощів. По-перше, недостатнє фінансування ускладнює будівництво та перебудову об'єктів авіаційної інфраструктури, таких як аеропорти, радіотехнічне обладнання тощо. По-друге, нестача літаків обмежує можливості для перевезення вантажів повітряним транспортом.

Здійснюючи аналіз потенціалу об'єктів транспортної інфраструктури, можна зазначити, залізничний транспорт є одним із найважливіших видів транспорту в Україні. Він виступає не лише вагомою частиною національного господарства, але також формує транзитний маршрут між Заходом і Сходом. Українська залізниця має розвинену мережу, яка охоплює всю територію країни. Вона межує із відповідними інфраструктурами Польщі, Словаччини, Румунії, Угорщини, Молдови, Росії та Білорусі. Це дозволяє Україні здійснювати міжнародні перевезення вантажів та пасажирів. Україна має значний потенціал для розвитку залізничного транспорту. Залізничний транспорт відзначається низкою недоліків, серед яких: по-перше, обмеженість експлуатаційних можливостей залізниці через невідповідність параметрів європейської колії; по-друге, високий рівень зношеності основних засобів.

Щодо трубопровідного транспорту, то транзит більшості його об'єктів орієнтований на нафту і газ з Росії. До початку російської військової агресії Україна залишалась основним світовим транзитером природного газу. Газопроводи, які перебувають у користуванні НАК "Нафтогаз України", технологічно пов'язані з аналогічними газопроводами Білорусі, Росії, Молдови, Угорщини, Румунії, Словаччини та Польщі. Україна виступає транзитним хабом для природного газу з кількох причин. Україна розташована в центрі Європи, що робить її ідеальним місцем для транзиту природного газу з Росії до країн Європи. Україна має розвинену газотранспортну систему, яка дозволяє безпечно та ефективно транспортувати великі обсяги природного газу.

Після перемоги України у війні проти Росії реконструкція та нове будівництво газопроводів і компресорних станцій дозволять: підвищити потужності транзитної системи та відповідно – транспортувати Україні більші обсяги природного газу; підвищити надійність транзитної системи та уникнути перерв у транзиті природного газу; забезпечити перспективні потреби України в транзитних поставках газу на майбутнє та отримувати Україні значні доходи від транзиту природного газу.

Російська зройна агресія проти України, економічна криза обумовили такі загрози політичного та економічного характеру. Трубопровідне господарство України є важливим елементом енергетичної безпеки країни та Європи. Проте, через тривалу експлуатацію, воно знаходиться в незадовільному стані. Більшість магістральних трубопроводів України були побудовані в 1960-1970-х роках і мають термін експлуатації понад 50 років. Для вирішення цих проблем необхідно провести масштабну реконструкцію трубопровідного господарства України. Переговори з Європейською комісією можуть допомогти Україні залучити необхідні кошти для проведення реконструкції.

Для проведення модернізаційних робіт необхідні значні кошти. Україна не має достатніх власних ресурсів для фінансування цих робіт, тому необхідно залучати приватний національний та іноземний капітали, а також інші джерела фінансування. До можливих джерел фінансування розвитку трубопровідного господарства України можна віднести: інвестиції українських підприємств та громадян; інвестиції іноземних підприємств та громадян; субсидії та гранти від уряду України; кредити та гранти від міжнародних фінансових організацій, таких як Світовий банк та Європейський інвестиційний банк.

Росія планує та здійснює будівництво альтернативних трубопроводів в обхід України. Це призведе до зменшення транзиту газу через Україну, а також до скорочення надходжень за транзит на рахунок нашої держави. Північноєвропейський газопровід по дну Балтійського моря дозволить Росії експортувати газ до Європи без використання української території. Газопровід «Блакитний потік» до Туреччини через Чорне море також дозволить Росії експортувати газ до Європи без використання української території.

Реалізація російських планів щодо альтернативних газопроводів може призвести до наступних загроз для України: зменшення транзиту газу через Україну (призведе до скорочення надходжень за транзит на рахунок нашої держави, а також до зменшення ролі України як транзитного хаба); посилення

енергетичної залежності України від Росії (призведе до збільшення можливості Росії використовувати енергетичні ресурси як інструмент тиску на Україну).

Україна має ряд можливостей для мінімізації негативних наслідків реалізації російських планів щодо альтернативних газопроводів. До цих можливостей відносяться: прискорення розробки багатих на нафту і газ шельфів Чорного та Азовського морів (дозволить Україні диверсифікувати свої джерела енергетичних ресурсів і зменшити залежність від Росії); розширення співпраці з країнами ЄС у сфері енергетики (дозволить Україні отримувати доступ до європейського ринку енергоносіїв) [173].

Щодо водного транспорту, то він відзначається застарілою інфраструктурою портів, обладнання, застарілістю кораблів, їх малою тоннажністю.

Необхідно зазначити, що митна система України має низку недоліків, які негативно впливають на безпеку, час і вартість доставки вантажів. Однією з основних проблем є недостатня швидкість здійснення перевезень. Це пов'язано з тривалим часом оформлення митних документів, а також з затримками вантажів на митниці. Ще однією проблемою є відсутність гарантій на збереження вантажів. Це пов'язано з недосконалістю митних процедур та з корупцією в митних органах. Мито та інші митні платежі в Україні є високими та постійно зростають. Це створює додаткове навантаження на бізнес та підвищує вартість доставки вантажів. Нерідко митні органи затримують вантажі для проведення додаткових перевірок. Це може призвести до затримок у доставці вантажів та до втрати клієнтів. Державні транспортні служби та органи не приділяють достатньої уваги потребам клієнтів. Це проявляється в незручному графіку роботи, у відсутності е-сервісів та в низькому рівні обслуговування. Недосконалість митних процедур в Україні створює конкурентні переваги для держав-сусідів. Ці країни пропонують більш швидкі, дешеві та зручні митні процедури.

Залізничний транспорт в Україні є одним з найважливіших видів транспорту. Він забезпечує близько 40% пасажирських і 46% вантажних перевезень усіма видами транспорту. Однак, у міжнародних перевезеннях залізничний транспорт в Україні має низьку частку. Всього 14% міжнародних перевезень здійснюються залізничним транспортом, що є меншим порівняно із автотранспортом. Причиною цього є розбіжність у параметрах колій в Україні та Європі. В Україні ширина колій становить 1520 мм, а в Європі - 1435 мм. Це означає, що для перевезення вантажів з України в Європу та навпаки необхідно перевантажувати їх на кордоні.

Прогнозоване зростання транзитно-транспортного потоку зі Сходу на Захід створює передумови для подальшого розвитку залізничної інфраструктури в Україні. Одним із можливих рішень є будівництво нових залізничних колій стандартної ширини. Це дозволить покращити інфраструктуру для міжнародних перевезень і підвищити конкурентоспроможність залізничного транспорту.

Для того, щоб українські залізниці могли повноцінно інтегруватися в транс'європейську мережу, необхідно провести ряд заходів, спрямованих на їх адаптацію до європейських стандартів. По-перше, необхідно розробити та гармонізувати нормативно-правову базу українських залізниць з міжнародно-правовими нормами. По-друге, необхідно розробити та реалізувати заходи державної підтримки розвитку українських залізниць. Це дозволить забезпечити необхідні інвестиції в інфраструктуру та рухомий склад. По-третє, необхідно наблизити технологічні та технічні стандарти українських залізниць до європейських. Це дозволить забезпечити ефективну взаємодію українських залізниць з іншими залізничними мережами Європи. По-четверте, необхідно зблизити безпеку перевезень та рухомий склад українських залізниць до європейських стандартів. Це дозволить забезпечити високу якість та безпеку залізничних перевезень.

Для підвищення ефективності автотранспортних вантажних перевезень в Україні необхідно провести ряд заходів. Необхідно забезпечити належне

утримання доріг, що дозволить підвищити безпеку та пропускну спроможність транспортної мережі. Необхідно розробити і впровадити єдиний законодавчий та нормативно-правовий режим для автотранспортних вантажних перевезень. Необхідно створити належну логістичну мережу, яка забезпечить ефективну організацію перевезень і складування вантажів. Це дозволить скоротити витрати на перевезення, а також підвищити якість і конкурентоспроможність транспортних послуг. Необхідно дотримуватися екологічних нормативів і стандартів у сфері транспорту. Це дозволить зменшити негативний вплив транспорту на навколишнє середовище. Необхідно стимулювати розвиток експорту послуг автоперевезень. Це дозволить підвищити конкурентоспроможність української економіки на світовому ринку. Необхідно ефективно реалізовувати транзитний потенціал території України.

Зважаючи на певні успіхи в розвитку автомобільної інфраструктури України, в цілому якість наших автошляхів не відповідає світовим і європейським стандартам. Це негативно впливає на конкурентоспроможність України як транзитної держави. Для успішного виконання ролі транзитної держави необхідно: підвищення швидкості руху і якості автошляхів (дозволить скоротити час і витрати на транзитні перевезення); покращення сервісного обслуговування перевізників і пасажирів (дозволить зробити транзит більш комфортним і привабливим для учасників ринку); оптимізувати транспортні витрати (дозволить зробити транзит більш конкурентоспроможним).

В останні роки спостерігається тенденція до зменшення транзитних вантажопотоків через Україну. Причини втрат транзитних потоків вантажів можна розділити на такі категорії: внутрішні і зовнішні. До останніх належать: зміна кон'юнктури на ринку міжнародних транспортних перевезень; суттєве зростання світової конкуренції за додаткові потоки транзиту; неспівпадіння темпи інтеграції й трансформації національних транспортних інфраструктур.

Внутрішні фактори, у свою чергу, включають: відставання щодо розвитку української складової міжнародної системи транспортних коридорів; низький рівень якості внутрішньої транспортної інфраструктури; недостатній

рівень інфраструктурного розвитку державного кордону; негнучка політика щодо тарифів; економічна нестабільність. Внутрішні фактори є більш важливими для України, оскільки вони знаходяться в межах її контролю. Для їх усунення необхідно провести комплекс заходів, спрямованих на: розвиток транспортної інфраструктури; поліпшення якості транспортних послуг; створення сприятливого інвестиційного клімату для залучення приватних інвестицій.

Україна, як транспортний хаб, має великий потенціал, оскільки розташована на перехресті важливих транспортних коридорів між Європою, Азією та Східним Середземномор'ям. Однак, для реалізації цього потенціалу Україні необхідно провести масштабну модернізацію транспортної інфраструктури, забезпечити розвиток чорноморських портів, створити необхідний для транспортування вантажний флот, вкласти кошти в розвиток дорожньої та залізничної інфраструктури. Йдеться не просто про ремонт. Необхідно буде повністю реконструювати існуючі порти, під'їзні дороги та побудувати нові дорогі інфраструктурні об'єкти. Міністр Інфраструктури України сказав, що ступінь зношеності морських портів та залізничної інфраструктури країни становить 90-95%. Україні, за його словами, потрібноробити не крок, а стрибок, щоб вийти з того стану, в якому вона застигла вжепротягом 20 років [174].

Слово *хаб* має багато економічних смислових відтінків. Це слово було запозичене з англійської мови в середині ХХ століття спочатку як авіаційний термін, а потім - загальний транспортний термін. Хаб в авіації - аеропорт, що відрізняється від інших значним обсягом пересадочних і перевантажувальних робіт. Такий обсяг обумовлений зручним просторовим положенням - перетином вантажних і пасажирських потоків. Пізніше це значення перейшло і на інші види транспорту. Як загальний транспортний термін хаб - пересадочний і перевантажувальний вузол. В кінці ХХ століття хаб став і економіко-управлінським терміном як центр ділової активності і перетину економічних інтересів [175].

За інформацією Мінінфраструктури України:

- 90% доріг капітально не ремонтувались впродовж останніх 30 років;
- рівень смертності на дорогах України найвища серед країн Європи;
- середній вік рухомого складу залізниці перевищує 40 років;
- показник зношеності пасажирських і вантажних вагонів перевищує 85%;
- авіаційним транспортом в Україні користується не більше 4% населення;
- лише на 3% використовується потенціал річок;
- логістична вартість доставки товарів майже на 40% є вищою, ніж у країнах Європейського Союзу;
- середній вік автобусного парку малого класу сягає від 8 до 10 років, автобусів великого класу – від 15 до 18 років.
- 20 українських аеропортів не мають визначених перспектив розвитку;
- частка водного (річкового) транспорту у транспортній інфраструктурі не перевищує 1% через застарілу інфраструктуру та обміління річок [176].

Для того, щоб стати успішним транспортним хабом, Україні необхідно провести глобальну трансформацію підходу до свого потенціалу. Це передбачає: боротьбу з корупцією через її серйозне перешкоджання для розвитку економіки та бізнесу в Україні; забезпечення ефективного управління, яке б могло забезпечити реалізацію амбіційних проектів у сфері транспортної інфраструктури. Українські підприємства можуть повною мірою використовувати передові європейські досягнення щодо розвитку транспортних хабів, розширюючи свою географію. Однак, для цього їм необхідно мати доступ до якісної інфраструктури та послуг. Через нездатність суб'єктів влади реалізувати амбітні проекти Україна втрачає темп економічного розвитку і не може повною мірою реалізувати свій потенціал.

Поряд з вищезазначеним, основними причинами, які стримують розвиток транзиту вантажів та заважають Україні стати повноцінним транспортним хабом є:

- невідповідність системи контролю щодо вантажів на митному кордоні та сплати зборів;
- висока вартість послуг, що надається контрольними службами, митними брокерами, транспортними терміналами;
- чисельні бюрократичні перепони в процесі оформлення документів щодо транзитних перевезень;
- низька швидкість транспортування вантажів;
- несприятлива кримінальна обстановка;
- брак комплексного (у т.ч. інформаційного) маршрутного обслуговування транзиту;
- відсутність комплексу нормативно-правових актів щодо регулювання транзиту вантажів, забезпечення їх експедиційного супроводження;
- неефективність системи збору/обробки даних в сфері транспорту, що унеможлиблює його об'єктивної оцінки щодо стану, а також перспектив розвитку;
- відсутність координації розвитку та системного підходу до довгострокового планування об'єктів транспортної інфраструктури з урахуванням потреб оборони, населення, бізнесу, геополітичних національних інтересів;
- незавершеність адміністративної реформи, розмежування функцій державного контролю та регулювання, із формуванням органів державного управління, функцій господарської та операційної діяльності підприємств транспорту, розподіл між підприємствами та органами виконавчої влади функцій щодо розвитку транспортного ринку на конкурентних засадах;
- брак систем контролю щодо ефективністю ухвалюваних управлінських рішень, низький рівень прозорості діяльності органів влади та суб'єктів господарської діяльності державного сектору у сфері транспортної інфраструктури;
- недосконалість комунікацій та відсутність зворотнього зв'язку між транспортними підприємствами, органами управління транспортом і

користувачами, що суттєво знижує ефективність системи управління транспортною інфраструктурою, а також якість логістично-транспортних послуг;

- низький темп реалізації міжнародних стандартів у сфері транзитних вантажів щодо застосування більш прискореного і простого режиму їх контролю на державному кордоні, оптимізація тарифів щодо здійснення процедури контролю за вартістю витрат для його здійснення;

- відсутність системи показників оцінювання та критеріїв якості надання послуг у сфері транспорту тощо.

Водночас Україна і українські компанії також схильні до ефекту глобалізації. Українські компанії активно шукають можливості виведення своєї продукції на міжнародні ринки. Негативні, з одного боку, девальваційні процеси, крім свого негативного впливу, мають і позитивний для України потенціал: українські товари і робоча сила стають більш привабливими для іноземних ринків, і іноземні капітали, незважаючи на складну політичну ситуацію в країні, повертаються в бік України. На додаток до цього Європейський Союз, відкривши свій ринок, фактично відкрив преференції для українських товарів. В даному контексті українські підприємства повною мірою можуть відчувати вплив і можливості міжнародних транспортних хабів. Більш того, правильною буде стратегія використання цих можливостей для посилення своїх конкурентних позицій.

Окрім об'єктивних факторів транзитності країни, таких як геополітичне розташування та наявність транспортної інфраструктури, важливим фактором є зв'язок рівня розвитку території країни та її комунікаційно-транспортною структурою. Рівень розвитку країни та її транспортно-комунікаційна структура є взаємозалежними. Розвиток транспорту та економіки є взаємозалежним та цілісним процесом. Економічне зростання, розвиток матеріального виробництва передбачає модернізацію складових об'єктів транспортної інфраструктури, засобів комунікаційно-транспортних зв'язків.

Модернізований транспорт забезпечує більш швидке, безпечне та економічне перевезення вантажів та пасажирів. Це сприяє розвитку торгівлі, інвестицій, туризму та інших галузей економіки. Така модернізація також має позитивний вплив на соціальну сферу (створення нових робочих місць, сприяє регіональному розвитку, покращує доступність освітніх, медичних, інших соціальних послуг).

Із поглибленням інтеграції економіки України у європейські та світові структури, розширенням галузевої взаємодії із системою глобальної економіки, модернізація комунікаційно-транспортної системи України набуває все більшого значення. Це обумовлено тим, що Україна має значний транзитний потенціал, розташована на перехресті важливих транспортних коридорів між Азією, Європою та Східним Середземномор'ям.

Модернізація комунікаційно-транспортної системи виступає спільним інтересом України та тих країн, які зацікавлені у транзиті через територію України. Ці країни можуть долучитися до фінансування та реалізації проектів модернізації транспортної інфраструктури, зокрема МТК та їх інфраструктуру.

Модернізація транспортних коридорів має стати надійним джерелом доходів для економіки України за рахунок відповідних тарифних надходжень за транзит через територію України. Це дозволить Україні залучити інвестиції в розвиток комунікаційно-транспортної системи та підвищити її конкурентоспроможність.

На статус транзитної держави претендують також інші країни регіону. Україна об'єктивно має кращі шанси на успіх у цьому конкурентному змаганні, оскільки має краще розвинену комунікаційно-транспортну систему, більш сприятливе географічне розташування. Проте, в конкурентній боротьбі можуть превалювати й суб'єктивні чинники, такі як політичні міркування, кон'юнктурні спорадичні імпульси позаекономічного характеру. У цьому випадку ключового значення набувають саме політична воля суб'єкта державного управління, а також виважена позиція представників дипломатичних служб.

Для реалізації транзитного потенціалу України необхідно вирішити ряд проблем, які стримують розвиток транзиту. Серед основних проблем необхідно виділити: недосконалу нормативно-правову базу (відсутня єдина система регулювання ринку транспортних послуг, що призводить до нерівних умов для конкуренції та порушення прав споживачів); неефективне державне регулювання (державна не здійснює ефективного контролю за дотриманням правил і норм у сфері транспорту, що негативно впливає на якість послуг та безпеку руху); застаріла транспортна інфраструктура (більшість транспортних шляхів і засобів України потребують модернізації та ремонту); низька конкурентоспроможність українських перевізників (перевізники часто не можуть конкурувати з іноземними компаніями за ціною та якістю послуг).

Для вирішення наведених проблем необхідно вжити наступних заходів: гармонізація нормативно-правової бази з європейськими нормами (дозволить Україні інтегруватися до міжнародних транспортних мереж та підвищити привабливість країни для транзитних перевезень); впровадження системи ефективного державного контролю та регулювання (державна має забезпечити дотримання прав споживачів та рівних умов для конкуренції на ринку перевезень); модернізація транспортної інфраструктури (дозволить підвищити пропускну спроможність транспортних коридорів та забезпечити безпечне та комфортне перевезення пасажирів та вантажів); формування умов для підвищення рівня конкурентоспроможності національних перевізників (зокрема в сфері підготовки кадрів, розвитку машинобудування та доступу до фінансових ресурсів).

За умови здійснення представлених заходів щодо модернізації та розвитку власної транспортної інфраструктури та створення сприятливих умов для переміщення транзиту своєю територією Україна має великий потенціал для додаткового залучення транспортних потоків за такими напрямками.

Таким чином можемо дійти таких основних висновків. Україна як транзитна держава має значні перспективи розвитку. Проте транзитний потенціал України не повною мірою реалізується. Такий потенціал відіграє

важливу роль щодо міжнародних перевезень, а також сприяє розвитку низки сфер економіки: транспортного комплексу, сфер послуг, будівництва, промисловості.

Для реалізації транзитного потенціалу України необхідно вжити низку заходів, зокрема: вдосконалення інфраструктури (модернізацію засобів транспорту та існуючих шляхів, будівництво транспортних шляхів, формування єдиної системи управління транспортним рухом); реалізація транспортних стратегій (Україна має низку транспортних стратегій, які необхідно реалізувати, щоб забезпечити ефективний розвиток ринку транзитних послуг); підвищення конкурентоспроможності (Україна має підвищити свою конкурентоспроможність у сфері транзиту); ефективне використання існуючих мереж (Україна має ефективно використовувати існуючі транспортні коридори, щоб збільшити їх пропускну здатність); підвищення технологічного рівня транспорту, щоб зробити його більш ефективним, безпечним та конкурентоспроможним; необхідно підвищити свою інвестиційну привабливість, щоб залучити інвестиції у транспортну інфраструктуру; спрощення митного оформлення.

Тому, необхідний комплексний підхід до розвитку транзитних перевезень України, який може реалізуватись у рамках нової державної стратегії розвитку транспортної інфраструктури, національної політики розвитку транспортної інфраструктури, орієнтованої на координацію зусиль всіх учасників ринку, інфраструктурний розвиток транзитних перевезень, покращення тарифної політики, посилення конкурентоспроможності та безпеки транспортування, підвищення транзитної привабливості України.

Розвиненість транспортної інфраструктури країни є одним з ключових параметрів її цивілізованості й технологічного процесу. Потреба у розвиненій транспортній інфраструктурі підвищується у контексті євроінтеграції та інкорпорації до глобальної економіки. Транспортна інфраструктура стає основою для ефективної інтеграції України до глобального співтовариства і посідання в ньому гідного місця щодо високорозвиненої країни.

Історія розвинених країн світу доводить, що транспорт відіграє ключову роль у розвитку економіки. Він забезпечує зв'язок між виробниками, споживачами та ринками, сприяє торгівлі та інвестиціям, створює робочі місця та підвищує рівень життя населення. У періоди економічних криз транспортна інфраструктура може стати локомотивом відновлення економіки. Так, у США будівництво автомобільних заводів допомогло подолати Велику депресію. У Німеччині та Японії розвиток транспорту на базі інновацій та будівництво автодоріг сприяли швидкому відновленню економіки після Другої світової війни.

Транспортна інфраструктура може стати базисом для відновлення економіки України. Вона може забезпечити зв'язок між виробниками, споживачами та ринками, сприяти торгівлі та інвестиціям, створювати робочі місця та підвищувати рівень життя населення. Зокрема, сприятливе географічне розташування України має бути трансформовано у геополітичний капітал. Україна може стати транзитним хабом для товарів та послуг, що курсують між Європою, Азією та іншими регіонами світу. Розвиток транспортної сфери узгоджується зі стратегічними цілями України [204].

Транспортна інфраструктура є однією з ключових складових економічної та політичної системи будь-якої держави. Він забезпечує зв'язок між виробниками, споживачами та ринками, сприяє торгівлі та інвестиціям, а також створює робочі місця. Економіка не може розвиватися без можливості ефективного переміщення товарів та послуг, а політичний простір не може бути збережений без можливості швидкого і безпечного пересування людей і вантажів.

Україна має вигідне географічне розташування на перехресті важливих транспортних коридорів між Європою, Азією та Східним Середземномор'ям. Це дає країні значні переваги для розвитку транспортного комплексу.

Розгалужена транспортна система України є основою для її економічного розвитку. Вона забезпечує зв'язок між регіонами країни, а також з іншими

країнами світу. Це сприяє торгівлі та інвестиціям, а також створює робочі місця. Європейське розташування України з її розгалуженою транспортною системою надає країні значні політичні переваги. Це дозволить Україні отримувати значні доходи від транзиту та підвищити свою роль у міжнародній торгівлі.

Рівень розвиненості транспортної інфраструктури виступає однією із ключових показників цивілізованості країни й технологічного прогресу. В процесі інтеграції України до глобальної економіки потреба у розвиненій транспортній інфраструктурі підвищується. Фактично транспортна інфраструктура виступає ключовою складовою фундаменту для інкорпорації України у міжнародне співтовариство на рівні розвинених країн [205].

Швидкі та революційні трансформації, яких зазнає сучасна цивілізація, супроводжуються зростанням ризиків аварій, катастроф, соціальних конфліктів тощо. Це пов'язано з рядом факторів, таких як: посилення взаємозв'язків між різними сферами життєдіяльності людей, що збільшує масштаби можливих наслідків від надзвичайних подій; поширення нових технологій, які можуть призвести до непередбачуваних наслідків; зростаюча глобальна взаємозалежність, яка ускладнює управління ризиками. У результаті цих факторів накопичився комплекс проблем матеріально-технічного, фінансового, нормативно-правового, науково-технічного, інформаційного та соціального характеру, які не було вчасно вирішено.

Сьогоднішня транспортна інфраструктура України перебуває у складному становищі. Основні проблеми, які вона має, можна сформулювати таким чином: 1) спад обсягів перевезень. За останні роки обсяги перевезень усіма видами транспорту в Україні значно скоротилися. Це пов'язано з низкою факторів, таких як економічна криза, політична нестабільність та війна Росії проти України; 2) критичний стан фінансового сектору. Фінансовий стан транспортної галузі є критичним. Це пов'язано з падінням обсягів перевезень, а також із неефективним управлінням та корупцією; 3) зношеність матеріально-технічної бази і рухомого складу. Це пов'язано з недостатніми інвестиціями в

розвиток галузі. 4) недостатній розвиток державно-приватного партнерства. Ці питання в сфері транспортної інфраструктури вирішуються вкрай незадовільно. Це пов'язано з недосконалістю законодавчої бази та відсутністю політичної волі; 5) незадовільний рівень соціальної захищеності працівників. Це негативно впливає на продуктивність праці та мотивацію працівників; 6) в критичному стані перебуває система контролю та безпеки. Це пов'язано з корупцією та відсутністю належного державного контролю; 7) тіньовий сектор у транспортній галузі, рівень якого є значним. Це негативно впливає на ефективність роботи галузі та її конкурентоспроможність; 8) паралізоване вирішення міжнародних питань. Це призводить до зниження транзиту територією України [206].

Стан безпеки транспортної інфраструктури в Україні є незадовільним. Це пов'язано з низкою факторів, таких як: 1) відсутність ефективної системи забезпечення безпеки транспортної інфраструктури. Така система повинна передбачати ефективні механізми для запобігання, виявлення та реагування на загрози транспортній безпеці; 2) недостатня результативність виконання завдань і функцій з забезпечення транспортної безпеки. Це пов'язано з недостатнім фінансуванням, низькою кваліфікацією персоналу та відсутністю належного контролю; 3) зниження рівня технічного й наукового супроводу. Це пов'язано з відсутністю належних досліджень та розробок у цій сфері; 4) невивченість і складність характеру, специфіки соціальних взаємозв'язків, які утворюються між різними групами учасників суспільних комунікацій у процесі функціонування об'єктів транспортної інфраструктури. Це пов'язано з різноманіттям видів транспорту, учасників транспортних відносин та їхніх інтересів. Ці фактори сприяють зростанню загроз транспортній безпеці, що може призвести до негативних наслідків.

Зниження попиту на послуги транспорту, що спостерігається в останні роки в Україні, має як позитивні, так і негативні наслідки. З одного боку, це призвело до вивільнення спроможностей транспортного комплексу. Це сприяло стабільному зростанню показників в транспортній сфері, що не

потребувал додаткових капіталовкладень. Це дозволило заощадити кошти, які можна було б направити на інші потреби, наприклад, на модернізацію транспортної інфраструктури або на підвищення безпеки на транспорті. З іншого боку, знос основних засобів на всіх об'єктах транспортної інфраструктури перевищив допустимі межі, що суттєво знизило рівень безпеки.

З інтеграцією України в єдину транспортну систему, одним з ключових завдань є уніфікація ширини залізничної колії в Україні до європейського стандарту. Цей захід дозволить значно підвищити ефективність роботи залізничного транспорту, зокрема в часі. На сьогодні на кордоні з Угорщиною, Словаччиною, Польщею, Румунією передбачені системи переведення рухомого складу і локомотивів на колію інших стандартів. Це знижує пропускну здатність залізничної мережі та збільшує витрати на перевезення. Включення до європейської програми з розбудови швидкісних залізниць (швидкість до 300 км/година) також є важливим кроком у розвитку залізничного транспорту України.

За останній період в Україні розширено парк швидкісних потягів. Однак практика їх експлуатації показала, що деякі з них (Hyundai) не пристосовані до кліматичних умов України, зокрема з низьким режимом температур у зимовий період. Швидкісні потяги потребують певних технічних умов розташування платформ та належного технічного стану колії. Однак ці вимоги майже не виконані.

Значна частина інфраструктурних об'єктів залізниці не відповідає сучасним стандартам і є застарілими. Це стосується станцій, вокзалів, засобів управління рухом та зв'язку, готелів. Крім того, ширина колії в Україні відрізняється від європейської. Це негативно позначається на транзитних та закордонних перевезеннях, оскільки вимагає утримувати 14 обладнаних станцій, а також 11 станцій для перевантаження вантажів, 8 пунктів переведення вагонів на європейської колії. Для підвищення ефективності залізничного транспорту необхідно вжити таких заходів: переоснащення та реконструкція інфраструктури; часткове перепрофілювання відповідних

об'єктів; оптимізація надлишкових потужностей; будівництво за європейськими стандартами нових потужностей [207].

Набмірна вразливість української економіки є наслідком ендогенних проблем діалектики економічної системи. Для розуміння причин цієї небезпеки та визначення шляхів її подолання необхідно провести аналіз політики самодостатнього розвитку комунікативно-транспортної системи (КТС). КТС відіграє важливу роль в економіці країни. Для забезпечення самодостатності комунікативно-транспортної системи необхідно визначити ключову мету та побудувати ієрархію цілей етапів досягнення бажаного результату. Спочатку необхідно сформуванню ядро самодостатності соціально-економічної системи України, яке виступатиме додатковим стабілізатором її розвитку. До складу ядра слід включити сфери і види діяльності, які є стабільно необхідними та затребуваними всередині країни. Найбільш логічно буде відібрати їх з відповідних сфери енергетичного, продовольчого й транспортного забезпечення. У таких сферах необхідно виділити максимальну кількість найбільш пріоритетних напрямів розвитку та здійснювати їх підтримку на рівні держави.

Формування і розвиток національної транспортної інфраструктури потребує належного регулювання діяльності підприємств з боку держави. Це дозволить створити сприятливі умови для розвитку транспорту, підвищити його конкурентоспроможність та забезпечити безпечність перевезень.

Основні напрямками державного регулювання виступають: 1) удосконалення правового механізму та гармонізація транспортного законодавства із міжнародними документами. Це дозволить забезпечити прозорість і передбачуваність правил функціонування транспортного ринку, а також сприятиме інтеграції України в міжнародну транспортну систему; 2) розвиток інтермодульних перевезень. Це дозволить підвищити ефективність використання транспортної інфраструктури та знизити витрати на перевезення; 3) інституціоналізація ринку транспортних послуг. Це дозволить забезпечити свободу вибору для споживачів транспортних послуг та стимулювати розвиток

конкуренції; 4) поступове оновлення виробничої бази та рухомого складу. Це дозволить підвищити технічний рівень транспорту та забезпечити його відповідність сучасним вимогам; 5) забезпечення безпеки транспортної інфраструктури. Це є одним з найважливіших завдань державного управління у цій сфері; інтенсифікація зовнішньоекономічної діяльності підприємств транспорту. Це дозволить розширити ринки збуту транспортних послуг та підвищити конкурентоспроможність українських транспортних підприємств на світовому ринку.

Транспортна інфраструктура України знаходиться в незадовільному стані. Для її відновлення та подальшого розвитку необхідно вжити комплекс заходів, які включають: 1) удосконалення державного управління транспортною інфраструктурою, зокрема на сонові ефективного механізму ухвалення управлінських рішень, призначення на посади за критерієм професіоналізму, досвіду роботи в цій сфері та створення умов для залучення інвесторів; 2) належне забезпечення механізмів фінансування транспортної інфраструктури (мораторій на підвищення фінансового навантаження на транспортну інфраструктуру, формування та реалізація національної програми реконструкції об'єктів транспортної інфраструктури); 3) розбудова придорожньої інфраструктури за сучасними вимогами; 4) впровадження сучасних технологій в сферу транспорту (необхідно швидкісне просування потоків транзитних і зовнішньоторговельних вантажів на основі маршрутизації та концентрації; поліпшити взаємодію видів транспорту на основі формування відповідних хабів; створення хабів надання якісних пасажирських послуг; розвиток інтермодальних системи перевезень) 5) формування єдиної інформаційної бази для учасників ринку транспортних послуг (для вантажовідправників і вантажоодержувачів, перевізників, експедиторів, контролюючих органів на кордонах).

В даний час стан транспортної інфраструктури України є незадовільним. Залізничний транспорт є основним видом транспорту в Україні. Однак, його

основні засоби є застарілими. Технічний стан станцій, колій, вокзалів також не відповідає сучасним вимогам.

Найбільш поширеним в Україні є автомобільний транспорт. Він відіграє важливу роль у забезпеченні економічного зростання та розвитку країни. Однак, його розвиток стримується рядом проблем. Головною проблемою автомобільного транспорту в Україні є поганий стан доріг. Це пов'язано з такими факторами, як: кліматичні умови, які спричиняють руйнування дорожнього покриття; технологічна недосконалість виробництва відповідного покриття; пересування великовагового автотранспорту шляхами загального призначення; поганий стан доріг негативно впливає на безпеку дорожнього руху, комфорт пасажирів та вантажоперевезень. Це також стримує розвиток транзитних перевезень в Україні.

Україна має річкову розгалужену мережу та вихід до Азовського та Чорного морів. Тому досить перспективним є водний транспорт, але занедбаним. Рухомий склад застарілий, пристані та причали, навантажувально-рвантажувальні пункти, недостатнє використання та фінансування річкового флоту – не можуть забезпечити потреби у перевезенні пасажирів та вантажів. Контейнерні перевезення, для України їх перспективність щодо морського транспорту має бути пріоритетним напрямом, адже наявність відповідних портів є умовою економічної співпраці з іншими країнами світу.

Авіаційний транспорт є важливим видом транспорту для України, оскільки він забезпечує швидке та комфортне сполучення між різними регіонами країни та з іншими країнами світу. Однак, його розвиток стримується рядом проблем. Однією з основних проблем є висока вартість перевезень. Це пов'язано з такими факторами, як висока вартість пального та інших витрат на обслуговування літаків; недосконалість законодавчої бази, яка обмежує конкуренцію на ринку авіаперевезень. Іншою проблемою є застарілий авіапарк, середній вік якого в Україні – понад 20 років. Це негативно впливає на комфорт пасажирів та безпеку польотів. Додолання цих проблем можливе на основі комплексу заходів щодо: дерегулювання, що дасть змогу підвищити

конкуренцію та залучити інвесторів; модернізація парку авіатранспорту; розвиток еропортів.

Інтеграція транспорту і транспортних мереж України в транспортну систему ЄС потрібна для залучення додаткових валютних надходжень та обсягів перевезень, зменшення транспортних витрат, приведення у відповідність до стандартів ЄС перевезень вантажів та пасажирів, екологічних та енергетичних показників транспорту і зростання українського експортного потенціалу на світовому ринку перевезень шляхом підвищення конкурентоспроможності національних перевізників; забезпечення оперативної спроможності української транспортної інфраструктури в інтересах обороноздатності країни.

Формування та повільний розвиток національної транспортної інфраструктури корективи у міжнародну співпрацю. Істотною перешкодою розвитку україно-польської співпраці є недостатня мережа швидкого і справного повітряного та дорожнього сполучення. Україна на даний час має 4 автомобільні переходи на кордоні Польщею, 3 з яких пропускають вантажні та легкові автомобілі (Рава Руська, Щегині, Устилуг і Ягодин). З врахуванням надзвичайної актуальності західних кордонів для України та інтеграційних процесів, які відбуваються між ЄС та Україною така кількість переходів для автотранспорту є недостатньою.

Наявність міжнародних транспортних коридорів на території України накладає відбиток на розвиток транспортної інфраструктури держави. МТК є важливим фактором розвитку економіки та міжнародного співробітництва України. Вони забезпечують транзит вантажів між Європою, Азією та іншими регіонами світу. Реалізація проектів, пов'язаних із МТК, вимагає значних інвестицій. Лише в межах України ці проекти на початковому етапі оцінюються у 2 млрд. дол. Масштабність цих завдань вимагає тісної співпраці між державою, бізнесом та міжнародними організаціями.

Розробка та реалізація Державної програми розвитку транспортної інфраструктури України є обов'язковою умовою для комплексного вирішення проблем, пов'язаних з розвитком та безпекою транспортної інфраструктури.

Державна програма має забезпечити: комплексний аналіз стану транспортної інфраструктури, визначення пріоритети її розвитку; розробку конкретних заходів і завдань щодо реалізації цих пріоритетів; забезпечення належного організаційно-правового, матеріально-технічного, фінансового, ресурсного, забезпечення реалізації програми; організацію та реалізацію заходів і завдань програми. Реалізація такої програми дозволить: покращити стан транспортної інфраструктури; збільшити пропускну спроможність транспортних систем; підвищити ефективність транспортних перевезень; створити сприятливі умови для міжнародного співробітництва та розвитку економіки України [208].

Європейська інтеграція є важливим фактором розвитку економіки та міжнародного співробітництва України. Вона передбачає зростання товарообмінних операцій між країнами-учасницями, а також розвиток транзитних перевезень. Європейська інтеграція призведе до підвищення обсягу товарообмінних операцій між Україною та іншими країнами Європи. Цей процес буде стимулювати розвиток сільського господарства, промисловості, інших галузей.

Комунікаційно-транспортна система України виступає однією з базових, які уможливають економічне зростання. Вона дає змогу здійснювати перевезення пасажирів та вантажів, що є умовою для функціонування інших економічних галузей. У умовах ринку до комунікаційно-транспортної системи пред'являються достатньо високі вимоги, зокрема: транспортні інфраструктура та засоби мають бути у належному стані, щоб гарантувати безпеку та комфорт пасажирів та вантажів; забезпечення доступу до транспортних послуг в будь-який час, як умови безперебійності господарської діяльності; стабільність транспортних зв'язків, як умови безпечного та своєчасного перевезення пасажирів та вантажів; витрати на перевезення мають бути оптимальними, як

умова конкурентоспроможності економіки України. Для того, щоб відповідати цим вимогам, комунікаційно-транспортна система потребує постійного розвитку. Розвиток комунікаційно-транспортної системи є одним з пріоритетів державної економічної політики. Впровадження заходів щодо підвищення якості та ефективності транспортних послуг дозволить Україні стати конкурентоспроможним гравцем на міжнародному ринку.

Для того, щоб відповідати вимогам європейської інтеграції, транспортна інфраструктура України має бути: інтегрована з транспортними інфраструктурами інших країн Європи; сучасною і високотехнологічною; ефективною та безпечною [209].

Україні для розвитку зовнішньоторговельних зв'язків, зміцнення позицій транспортних підприємств на світових ринках транспортних послуг, поступової інтеграції національного дорожньо-транспортного комплексу до світової та європейської транспортної інфраструктури необхідно здійснити низку основних завдань: модернізацію матеріально-технічної бази; розвиток міжнародних транспортних коридорів; впровадження інновацій; покращення безпеки та якості надання транспортних послуг.

Економічна інтеграція є одним з ключових напрямів розвитку України. Вона передбачає створення єдиного економічного простору з іншими країнами, що дозволить досягти таких цілей, як: зростання обсягів торгівлі та інвестицій; покращення конкурентоспроможності української економіки; створення нових робочих місць. Інтеграція України з Європою є довгостроковим процесом, який потребує значних зусиль з боку як держави, так і бізнесу. Однак її реалізація дозволить Україні стати повноправним членом європейської спільноти та досягти значних успіхів у розвитку економіки.

Таким чином, враховуючи вигідне географічне положення, наявність і розбудову МТК та великий обсяг транзитних перевезень, Україна має великі перспективи для розвитку транспортної системи. Але, через недостатній розвиток законодавчої бази і інвестиційного потенціалу для транспортної

інфраструктури зростає зношення об'єктів, погіршується структура їх, погіршується безпека руху. В умовах конкуренції це призводить до витіснення українських транспортних підприємств зі світових ринків перевезень, для населення і вітчизняних підприємств знижується якість послуг, реальна загроза створюється для економічної безпеці країни.

Інтеграція України до Європейського Союзу є однією з найважливіших цілей зовнішньої політики України. Для України перспектива євроінтеграції значною мірою обумовлена вирішенням низки проблем, зокрема транспортної інфраструктури, безпеки та економіки. Досягти необхідно макроекономічних стандартів, які притаманні для економіки країн Європи. Лише після успішних ринкових реформ і забезпечення високого рівня економічного розвитку Україна реально зможе претендувати щодо набуття членство у ЄС.

За умов належного державного управління транспортною інфраструктурою можливості України можуть забезпечити її соціально-економічний розвиток, оскільки транспортна інфраструктура України має значний потенціал, який має в повному обсязі реалізовуватися для добробуту українського суспільства.

3.2. Вплив внутрішніх чинників на формування механізмів державного управління безпекою транспортної інфраструктури

Засоби транспортування - це одна з найважливіших технологій, які зробили можливим розвиток людства. Вони дозволяють нам переміщатися на великі відстані, перевозити товари та людей, і відкривають доступ до нових місць і можливостей. Перші засоби переміщення були дуже простими. Одним із найважливіших винаходів щодо засобів переміщення було колесо. Воно було винайдено близько 5000 років тому в Месопотамії. Колесо дозволило людям використовувати тварин для перевезення вантажів набагато ефективніше. У

наступні століття винайдені нові типи транспортних засобів. Ці нововведення дозволили людям переміщатися на все більші відстані і перевозити все більші вантажі [1].

Найдавнішими транспортними засобами були човни, які люди виготовляли з дерева. Найстаріший човен, знайдений археологами, був виготовлений з стовбура дерева близько 20 тисяч років тому. В Україні човни були поширені з давніх-давен. Майстрами щодо будівництва суден були запорізькі козаки, які за їх швидкість, практичну значимість, зручність називали чайками. У багатьох цивілізаціях парусні кораблі були важливим транспортним засобом. У стародавньому Єгипті ще три тисячі років до н.е. користувалися парусниками. У Європі у XV ст. відбувся прорив у суднобудуванні. Було винайдено каравели, які були більш швидкими і маневреними, ніж попередні типи кораблів. Це дозволило європейським мореплавцям освоювати морські шляхи і відкривати нові землі. У XIX ст. були винайдені пароплави, які дозволили збільшити швидкість і дальність плавання кораблів. У XX столітті на зміну пароплавам прийшли кораблі з дизельними двигунами, які є більш економічними і екологічно чистими. Сьогодні кораблі є одними з найважливіших транспортних засобів у світі. Вони використовуються для перевезення вантажів, пасажирів та військових сил.

Транспорт є однією з чотирьох галузей матеріального виробництва, яка продовжує виробничий процес, транспортування товару від виробника до споживача. Продукцією транспортної сфери є процес переміщення, що відбувається за допомогою транспорту. Транспортні засоби використовуються у сфері виробництва, а також сфері обігу. У сфері виробництва транспортні засоби використовуються для переміщення сировини, матеріалів, напівфабрикатів і готової продукції. У сфері обігу транспортні засоби використовуються для перевезення товарів від виробників до споживачів [2].

Транспорт (від латинського *transporto* – переносити, перемістити) - це сукупність засобів перевезень, технологічного комплексу, підприємств і організацій, призначених для задоволення потреб населення країни і

суспільного виробництва щодо перевезень у міжнародному та внутрішньому сполученнях, надання інших послуг у сфері транспорту усім споживачам.

Транспорт належить до найважливіших галузей реальної економіки, яка забезпечує потреби господарства (виробничі і невиробничі), а також населення країни в перевезеннях. Без транспортної сфери неможливий територіальний поділ праці. Лише він може адекватно забезпечити товарообмін між відпоідними територіями, тобто зовнішні і внутрішні економічні комунікації.

Транспорт розрізняють за призначенням загального користування, спеціальний, особистого користування, внутрішньовиробничий. Загального користування транспорт перевозить пасажирів, готову продукцію, напівфабрикати та сировину від місць виробництва до місць споживання або переробки. Внутрішньовиробничий транспорт є складовою частиною промислового транспорту (заводського, виробничого, портового).

Для транспорту сучасності властива різноманітність видів, які мають свої виробничі специфічні особливості. Тому його можна вважати взаємопов'язаним комплексом галузей. Його частини поділяють на складові, зокрема, за середовищем здійснення переміщення людей чи вантажу.

Від середовища залежно групують переміщення у наземний, повітряний і водний транспорт. Транспортний комплекс за цим підходом складається із водного, сухопутного та повітряного. Пасажирський міський транспорт є специфічною галуззю транспортного комплексу.

Залежно від того, які ним перевозяться об'єкти, транспорт поділяється на пасажирський і вантажний. Транспорт вантажний забезпечує між підприємствами виробничі зв'язки і доставку продуктів споживання населенню; основними ефективностними показниками роботи його є вантажоперевезення (кількість вантажів перевезених за рік/тонах) і вантажообіг (добуток перевезеного обсягу вантажу на певну відстань перевезень (тон/км)).

Транспорт пасажирський перевезення населення забезпечує; основними показниками його є пасажироперевезення (кількість за рік пасажирів, які перевезені) й пасажирообіг (добуток певної чисельності пасажирів на відстань, – пасажирокілометри).

Кожен з види транспорту має специфіку. Для роботи забезпечення економіки країни види транспорту повинні працювати злагоджено, бути взаємопов'язаними. Сукупність видів транспорту, об'єднаних транспортними дорогами (мережами) і вузлами, де відбувається обмін пасажирами і вантажами є транспортною системою.

Єдину транспортну інфраструктуру України складають такі елементи:

- транспорт для загального користування (автомобільний, залізничний, авіаційний, морський, річковий, міський електротранспорт, у т.ч. метрополітен);
- залізничний промисловий транспорт (щербзаводи, гранкар'єри та ін.);
- трубопровідний транспорт;
- відомчий транспорт;
- дороги загального користування (рис. 3.1).

Єдина транспортна система країни сприяє економічному і соціальному розвитку, функціонуванню галузей виробництва, зміцненню міжнародного співробітництва та обороноздатності держави [3].

Єдина система транспорту повинна відповідати стандартам національної безпеки та суспільного виробництва, для надання повного комплексу послуг транспорту –розгалужену мати інфраструктуру, у тому числі для технологічної підготовки і складування вантажів, забезпечувати державі зовнішньоекономічні зв'язки.

Базується діяльність транспорту на економічних, організаційно-правових, соціальних засадах, визначених кодексами, законами, статутами, іншими міжнародними й державними нормативними актами.

Рис. 3.1 Елементи єдиної транспортної інфраструктури України

Нормативні акти, що визначають умови і порядок перевезень, забезпечення безпеки руху, пожежної безпеки, користування транспортними засобами, громадського порядку України, охорони праці, санітарні правила та норми на транспорті, – є обов'язковими на території України для всіх фізичних і юридичних осіб.

Для будь-якої країни значення транспорту винятково велике. Він виконує важливі оборонні, економічні, соціально-політичні, а також культурні функції в державі. Для розвитку міжнародної торгівлі, економічної інтеграції країн транспорт є важливий фактор. Роль (економічна) транспорту міститься у тому,

насамперед, що він по суті є для кожного виробництва органічною ланкою, проводить масову й безперервну доставку з пунктів виробництва палива, сировини, продукції до пунктів споживання, а здійснює також поділ праці, кооперацію й спеціалізацію виробництва. Без транспорту неможливе раціональне розміщення виробництва, освоєння нових територій і природних багатств.

У всіх країнах світу транспорт є важливою галуззю господарства та складовою частиною міжлюдських стосунків. Сам процес перевезень не виробляє нового продукту, але виступає як сполучна ланка між підприємствами, сприяючи функціонуванню інших галузей економіки, розв'язанню соціальних задач, раціональному та гнучкому використанню виробничих сил, забезпечуючи обороноздатність країни.

В Україні транспорт є інвестиційно привабливим: 20% від обсягів загальних капітальних інвестицій припадає саме на транспорт. При цьому у дорожно-транспортний комплекс здійснено 80% інвестицій за рахунок коштів самих підприємств [4].

Україна має розвинену транспортну систему, яка є важливою складовою економіки країни. Вона забезпечує ефективне переміщення вантажів і пасажирів, а також сприяє розвитку торгівлі та туризму. Загальна довжина залізниць становить 22,3 тис. км. Загальна довжина автомобільних доріг становить 169,5 тис. км. Загальна довжина внутрішніх водних шляхів становить майже 3,0 тис. км. В Україні є 19 морських портів, які розташовані на Чорному і Азовському морях. В Україні є 10 річкових портів, які розташовані на річках Дніпро, Дунай, Дністер, Південний Буг та ін. В Україні є 36 аеропортів, з яких 13 є міжнародними.

В Україні, у стратегії її розвитку чи не найважливішу роль відіграє транспорт. Транспортно-комунікаційна система, що діє безперебійно, виступає матеріальною підґрунтям, досягнення економічного стійкого зростання, без якого неможливе.

В економіці країни важливою складовою є транспортний комплекс, яка забезпечує ефективне переміщення вантажів і пасажирів, а також сприяє розвитку торгівлі та туризму. Він є фактором зростання ролі країни у глобальному поділі праці та реалізації її геостратегічного потенціалу. Частка інфраструктури складає 12,1% у ВВП України, що свідчить про його значну роль в економіці країни. Вартість основних засобів інфраструктури становлять 14,8% всього виробничого потенціалу. Транспорт за період ринкових перетворень став системоутворюючим самостійним чинником країни її економічного зростання. Забезпечує Він функціонування ефективного виробництва, обігу послуг і товарів, сприяє підвищенню конкурентоспроможності України, її економіки, розвитку регіонів.

Для транспорту його оборонна роль підкреслювалася й виділялася завжди. Транспорт розглядався за всіх часів як один із найбільш важливих факторів держави забезпечення її обороноздатності. Функціями його є перекидання озброєнь і військ, забезпечення тилових служб та об'єктів, вантажів постачання, військового виробництва. Також він є для багатьох видів зброї органічною військовою частиною.

В Україні єдину систему транспорту складають в особливий період транспортна інфраструктура і транспорт від форм власності незалежно, окрім тих, які передані або належать ЗСУ або іншим формуванням відповідно до військових мобілізаційних завдань. Управління єдиною системою транспорту здійснюється в особливий період Мінінфраструктури України. Основними завданнями в особливий період для єдиної транспортної системи є:

- забезпечення потреб щодо перевезень;
- своєчасна поставка Збройним Силам України транспортних засобів та іншим військовим формуванням;
- проведення ремонту щодо таких транспортних засобів;
- відбудова й технічне перекриття найважливіших споруд та об'єктів оборонного значення;

- для функціонування транспорту виробництво промислової необхідної продукції загального та військового призначення.

Функції транспорту (соціально-політичні) містяться в здатності його здійснювати обмін духовними й матеріальними цінностями між містами, територіями, районами й цим сприяти об'єднанню їх у єдину державу. Також велике значення транспорт має для зв'язку галузей народного споживання, між селом і містом, між районами країни, сприяє територіальному суспільному поділу праці. Забезпечує він потреби національного господарства (виробничі й невиробничі), населення щодо усіх видів перевезень.

Побутові, туристичні, вантажні поїздки транспорт забезпечує а також обслуговування медичне; полегшує фізичну працю людей, зокрема щодо переміщення вантажів (значних обсягів) та інше.

Різноманітне й значне значення транспорту у культурному плані. Він насамперед забезпечує між країнами, містами, континентами і людьми спілкування, сприяє культурному обміну, задоволенню естетичних їх потреб.

Повністю працюють для транспорту галузі такі, як локомотиво- та вагонобудування, авіабудування, автомобіле- і суднобудування та ін. Енергетика, металургія, паливна промисловість також обслуговує транспорт.

Значні транспортні витрати обумовлюють усі ті фактори, що відображається на товарній ціні. Так, у багатьох масових вантажів, їх ціні питома вага саме транспортних витрат відповідно становить близько 15–40%. Транспортна діяльність в Україні суттєвий робить внесок щодо формування валової доданої вартості. За даними Держстату України частка її становить близько 13%, а основних виробничих засобів, їх вартість до 35% від вартості загального виробничого потенціалу України; середньооблікова в галузі чисельність працівників (штатних) – близько 900 тис. осіб [5].

У сучасних умовах функціонування економіки ринкового типу Україна має доволі значний потенціал транзиту, який може бути використаний для підвищення в міжнародних зв'язках її ролі. Транзитний потенціал визначається

вигідним геополітичним та геоекономічним розташуванням України. Це дозволяє Україні виступати як транзитною державою для переміщення товарів, пасажирів та інформації. Ефективне використання транзитного потенціалу України може принести значні економічні вигоди для країни. Це дозволить: збільшити обсяги міжнародної торгівлі та інвестицій, створити нові робочі місця, покращити транспортну інфраструктуру країни.

У Європі найвищий транзитний рейтинг має Україна. Вона відповідно, від надання транспортних послуг і транзиту може отримувати, за умови побудови надійної безпеки транспортної системи, – значний прибуток, що обумовлює також важливість для України транспортної безпеки.

Отже, сьогодні, транспорт у цілому, задовольняє потребам у перевезеннях населення та економіки, однак показники ефективності і якості перевезень вантажів та пасажирів, рівень, ефективність державного управління і безпеки не задовольняють сучасним вимогам.

Актуальність теми обумовлена також і тим, що становлення України як незалежної держави, європейський вектор розвитку, який закріплено у Конституції України, розвиток зовнішніх зв'язків, проведення послідовних виважених реформ в державі залежать чимало від її географічно-транспортного положення і налагодженої, ефективної транспортної системи. Фактор транспорту в теорії регіональної економіки, теорії зовнішньої торгівлі та міжнародної економіки займає найважливіше місце. Для держави рівень безпеки та розвитку транспортної системи у зв'язку з цим є однією з найважливіших ознак її цивілізованості і технологічного прогресу.

В умовах процесів глобалізації світового розвитку, міжнародних економічних та політичних відносин, які формують ризики та нові загрози для розвитку суспільства, держави та особистості, Україна, на теперішній час, у якості гаранта розвитку та національного добробуту переходить до нової національної політики держави в сфері транспортної безпеки. Реалізація при

цьому державою визначеної системи організаційно-правових, економічних та інших заходів у сфері безпеки транспорту, щодо відповідних загроз є, для забезпечення національної безпеки та національних інтересів – однією з обов'язкових умов.

Здійснення політики держави щодо транспортної безпеки є не лише регуляторним засобом щодо транспортного процесу, але й інструментом передусім забезпечення державних інтересів. Ефективність її визначатиметься дотриманням обраних чітких пріоритетів, надійним організаційним, матеріальним, правовим та інформаційним забезпеченням щодо заходів державного управління безпеки перевезень, із об'єднанням зусиль органів державного управління та місцевого самоврядування а також громадськості для реалізації спільної мети із запобігання потенційним та реальним загрозам виникнення катастроф, аварій та їх наслідкам на транспорті. Необхідна єдина саме тому державна політика щодо забезпечення безпеки транспортної інфраструктури, що реалізується через заходи політичного, економічного, нормативно-правового та організаційного характеру. У транспортній сфері вказані заходи повинні бути адекватні відповідним загрозам. В Україні наявні механізми забезпечення цілей транспортної безпеки (політичний, організаційний, економічний, нормативно-правовий) не відповідають цілком потенційним і наявним у цій сфері загрозам. Державний нагляд та контроль є недосконалими за дотриманням законодавства, координацією у сфері транспортної безпеки діяльності як центральних, так й місцевих органів влади.

Для дослідження нагальність його зумовлена як самою актуальністю транспортної безпеки, адекватною потребою реагування на порушення її, а також і невирішеністю низки теоретичних й методологічних питань за критеріями, дефініціями, методами її приведення у відповідність і підтримання на рівні європейських стандартів.

Практична та науково-теоретична значущість проблем зумовила вибір зазначеної теми, цільову спрямованість і актуальність дисертаційного дослідження.

Аналіз наукових публікацій вітчизняних та зарубіжних вчених показує, що вітчизняними дослідниками значна увага була зосереджена на проблемах національної безпеки в основному, та як глобального явища безпеки, дослідження разом з тим концептуальних обґрунтувань ролі та особливостей транспорту України як об'єкту державного управління та національної безпеки були недостатньо розглянуті, що обумовлює необхідність переосмислення існуючих підходів і розробки теоретичних аспектів дослідження.

На нашу думку, українські сучасні дослідники значної уваги не приділяють визначенню перспективам реалізації та особливостей забезпечення безпеки транспорте, удосконалення механізмів державного управління. Для транспортної безпеки система показників відсутня, яка б сприяла достовірній та оперативній оцінці стан надійності й захищеності транспортної системи.

Для дослідження державно-управлінських проблеми у сфері транспортній системам, мають важливе значення наукові праці Л. М. Артюшина, В. Ф. Андресюка, Б. Гурне, А. С. Гальчинського, Ж. Зітера, О. С. Ігнатенка, О. М. Ложачевської, В. В. Лісничого, Г. І. Міщенко, М. В. Онищука, В. Ф. Опришка, Ю. Є. Пащенко, І. М. Пахомова, В. М. Рижих, В. Й. Развадовського, А. І. Семенченка, А. Г. Савченка, В. А. Скуратівського, А. М. Ткаченко, Д. А. Тимохи, В. В. Юрчишина. Зважаючи на необхідність інтеграції безпеки транспорту України до безпеки європейської системи, зокрема можна виділити роботи С.І.Азарова, О.С.Бодрука, С.С.Богатчук, Т.В.Блудової, В.І.Гурковського, О.М.Дуднікова, Б.Ю.Депутата, В.Р.Котковського, В.К.Конаха, П.П.Луцюка, В.П.Матейчика, Ю.В.Марченка, В.А.Мисливого, О.А.Палія, С.В.Руденка, В.Й.Развадовського, Г.І.Рудька, О.Й.Соколова, Г.П.Ситника, І.В.Толокнєва, В.І.Творонович, О.В.Філіпенка, В.М.Шмандія І.К.Шаши та інших зарубіжних і вітчизняних учених. Хоча в роботах вищезазначених авторів окремі питання були розглянуті, визначення напрямів основної інтеграції безпеки транспортної інфраструктури України до системи безпеки ЄС не в повному визначено обсязі, що привело до нагромадження комплексу проблем фінансового, нормативно-правового,

соціального, матеріально-технічного, науково-технічного, інформаційного характеру.

Разом з тим, недостатньо розглянута та обґрунтована роль державної транспортної політики як фактору національної безпеки України. Тобто, майже відсутні комплексні наукові дослідження, які б включали питання: фінансового, матеріального та нормативно-правового забезпечення транспортної безпеки України, як геополітичної складової забезпечення державних інтересів; забезпечення безпеки функціонування транспортного комплексу України в системі національної системи держави з урахуванням ймовірних загроз та євроінтеграції держави; обґрунтування використання системного підходу у розробці теоретичних та організаційно-правових засад транспортної безпеки України, як забезпечення національних інтересів.

України транспортна галузь має розвинуту залізничну мережу, розгалужену мережу автошляхів, широку мережу авіасполучень та аеропорти, річкові термінали та морські порти, мережу громадського пасажирського транспорту, автобусних станцій, маршрутів, митних вантажних терміналів. Створює це передумови необхідні для задоволення потреб у наданні транспортних послуг населенню та розвитку бізнесу.

Морський транспорт є одним з основних видів транспорту в Україні. В Азовському та Чорноморському басейнах, дельті р. Дунай наявні 13 портів, вантажообробка яких сукупною потужністю дорівнює 230 млн тон/рік. Річковий транспорт має важливе значення для внутрішнього сполучення в Україні. Понад 1562 тис. км судноплавних водних шляхів простягається територією країни. Автомобільний транспорт є найбільш мобільним видом транспорту в Україні. Національна мережа автомобільних доріг загального користування становить 169,6 тис км. Залізничний транспорт є основним видом транспорту для перевезення вантажів на великі відстані. Мережа залізниць України є у Європі однією з найбільших та сягає 19,8 тис км, з яких 47% (9,3 тис км) електрифіковані. Наявна мережа авіаційних сполучень диференційована та включає як внутрішні, так й міжнародні рейси [210].

Транспортна галузь економіки є важливою частиною, яка забезпечує як внутрішнє обслуговування, так й транзитні та експортно-імпортні перевезення пасажирів і вантажів, а розвиток МТК позитивно впливатиме на інші сфери національної безпеки України, зокрема, сприятиме забезпеченню енергетичної безпеки України, задоволенню національних інтересів в інформаційній сфері тощо. Саме тому, невід'ємною складовою забезпечення обороноздатності країни державної загальної економічної політики є транспорт.

На час даний розвиток сервісного обслуговування, інфраструктури нашої країни, а також економічної безпеки та загального технічного стану транспортної галузі ще на рівні досить низькому знаходиться. Внаслідок нормативно-правової недосконалості бази, інвестицій недостатніх до транспортно-дорожнього збільшується комплексу зношеність засобів технічних, структура погіршується їх, безпека руху не дотримується належна, вплив негативний діяльності транспорту зростає на здоров'я людини та природне навколишнє середовище. Це призводить до українських перевізників витіснення з ринків транспортних послуг міжнародних, в умовах особливо конкуренції жорсткої, якість обслуговування знижує вітчизняних населення і підприємств, створює економічній держави безпеці реальну загрозу.

Значення транспорту усвідомлюючи велике для України повинна приділятися велика увага саме безпеці транспортній [211]. Належного рівня забезпечення транспортної безпеки є для сучасної держави одним з основних завдань. В Україні питанням забезпечення безпеки транспортної поки що недостатньо уваги приділяється. Так не прийняті, на даний час, у вищезазначеній сфері основні нормативні документи: концепція та стратегія транспортної безпеки, закон про безпеку транспортної інфраструктури, а заходи, як правило, що вживаються не відрізняються високою ефективністю. У розвинених світу країнах питанням безпеки, транспортної зокрема, велику увагу приділяють, що зумовлено значенням величезним транспорту для сучасної країни будь-якої.

Враховуючи інтеграції необхідність в світове та європейське співтовариство, приречена Україна приділяти питанням безпеки транспортної увагу пильну. Слід зауважити, окрім цього, що Україна найвищий має у Європі транзитний рейтинг. Вона може відповідно від надання різних видів транспортних послуг і транзиту значний прибуток отримувати за умови надійної побудови системи безпеки транспортної, що обумовлює також важливість транспортної безпеки питань для України.

Інтеграція транспорту України і транспортних мереж в транспортну систему європейську необхідна для залучення валютних надходжень та обсягів перевезень додаткових, скорочення витрат транспортних, до європейських стандартів наближення щодо перевезень вантажів та пасажирів, екологічних та енергетичних показників транспорту роботи і частки збільшення експортного потенціалу на міжнародному ринку для України щодо транспортних послуг шляхом підвищення значного конкурентоспроможності перевізників українських; підтримання оперативної готовності України, її транспортної системи до використання її в інтересах держави підвищення обороноздатності.

3.3. Аналіз компетенцій суб'єктів державного управління безпекою транспортної інфраструктури

Залізничний транспорт - комплекс підприємств виробничо-технологічний залізничного транспорту, для забезпечення призначений потреб населення країни і суспільного виробництва у внутрішньому і в перевезеннях міжнародному сполученнях та інших надання послуг транспортних без обмежень усім споживачам за ознаками видів діяльності та форми власності тощо [141].

Залізничний транспорт є складовою транспорту системи України. Він важливі функції виконує у зв'язках з іншими державами України і регіонами

світу та важливе місце займає в системі транспортній країні, значну роль грає у забезпеченні транспортних зв'язків міжнародних.

Наведемо показники основні транспорту залізничного України (крім окупованої тимчасово території м. Севастополь і Автономної Республіки Крим, а також проведення ООС зони): довжина експлуатаційна головних колій – 19,7 тис км, електрофікованих колій – 9,3 тис км, ширина – 1520 мм; залізничних станцій кількість – 1402; залізних переїздів кількість – 105; переїздів головних і станційних кількість – 4198; вантажних вагонів інвентарний парк – 85,2 тис; пасажирських вагонів інвентарний парк – 4,32 тис; тепловозів інвентарний парк – 1944; електровозів інвентарний парк – 1627; дизель-поїздів інвентарний парк – 301 секція; кількість середня працівників – 266, 3 тис; пасажирів відправлено за 2019 р. – 149,6 млн.; вантажів відправлено за 2019 р. – 312,4 млн тон. [212].

Становлення вітчизняного залізничного транспорту розпочалося в 1991 році, після утвердження України як незалежної держави. До того часу він був однією зі складових частин єдиної системи залізничного транспорту колишнього Радянського Союзу. Розподіл майна підприємств залізничної галузі між новоствореними державами відбувався за територіальним принципом. Усі підприємства залізничного транспорту, що на той час знаходились на території України, стали основою становлення окремої галузі народного господарства нашої країни. Цей процес мав декілька особливостей. Зокрема, Україна від самого початку її утворення оголосила про перехід від адміністративно-командної системи управління економікою до системи управління, побудованої на ринкових засадах, що потребувало від органів державної влади розробки нових методів та способів управління як економікою, так і економічними процесами. Вищий керівний орган залізничного транспорту – Міністерство шляхів сполучення, до роботи в якому залучались найкращі працівники галузі з теренів усіх республік СРСР, залишився за межами України.

Головним суб'єктом транспортної безпеки забезпечення на транспорті залізничному є Укртрансбезпека (Державна служба України з безпеки на

транспорті), яка є центральним органом, в свою чергу, виконавчої влади, якого діяльність координується і спрямовується через Мінінфраструктури Кабінетом Міністрів України і який реалізує політику державну з питань безпеки на транспорті наземному.

Основними Укртрансбезпеки завданнями залізничного транспорту стосовно є: реалізація політики державної з питань безпеки на транспорті залізничному; внесення пропозицій на розгляд Мінінфраструктури щодо забезпечення формування політики державної з питань безпеки на транспорті залізничному; здійснення контролю державного (нагляду) за безпекою на транспорті залізничному; у передбачених випадках законом надання у сфері транспорту залізничного адміністративних послуг [213].

Слід відзначити, що виконання під час покладених завдань на неї Укртрансбезпека з державними іншими органами взаємодіє, допоміжними службами і органами, Президентом України утвореними, тимчасовими дорадчими, консультативними та іншими органами допоміжними, Кабінетом Міністрів України утвореними, органами місцевого самоврядування, громадськими спілками, об'єднаннями громадян, організаціями роботодавців та профспілками, іноземних держав відповідними органами і міжнародних організацій, а також установами, підприємствами та організаціями.

Комплексне безпекою руху управління поїздів, а саме – технічних і організаційних заходів, на забезпечення спрямованих безаварійної роботи та в постійній справності утримання споруд залізничних, рухомого складу, колій, механізмів та пристроїв, обладнання, здійснює Укрзалізниця (Державна адміністрація залізничного транспорту України).

На рівні кожному управління структури організаційної Укрзалізниці завдання управління реалізують безпекою поїздів руху із використанням елементів типових управлінського циклу (планування, організаційна діяльність, координація оперативне й керівництво, контроль, аналіз, облік, оцінка).

До управління функцій безпекою поїздів руху належать: координація та організація робіт; інформаційно-аналітичне забезпечення; розслідування подій

транспортних та оперативне реагування; виконання робіт та планування з безпеки руху; популяризація безпеки руху; спеціальні функції; управлінські рішення; контрольні функції [214].

Укрзалізниці повноваження стосовно забезпечення та організації безпеки поїздів руху визначені статтею 16 Закону “Про транспорт” [139], статтею 11 Закону “Про залізничний транспорт” [141], Статутом залізниць України [215] та Правилами технічної експлуатації [216].

Система безпеки управління руху – документально зафіксована та затверджена керівництвом підприємства сукупність методів, підходів до організації та заходів, які підприємство застосовує для забезпечення безпеки руху [217]. При організації й функціонуванні перевезень процесу забезпечує прийняття, підготовку та реалізацію управлінських, організаційних, технічних рішень, на убезпечення спрямованих руху поїздів, збереження здоров’я і життя людей, довкілля, майна, оцінку й виявлення чинників, що на рівень впливають безпеки.

Залізниці та інші Укрзалізниці підприємства в Державній адміністрації залізничного транспорту України на базі Положення про Систему управління безпекою руху Положення про систему безпеки руху управління на підприємстві розробляють.

До завдань служби з безпеки руху належать: розроблення, впровадження та забезпечення функціонування СУБР на підприємстві; визначення порядку базової підготовки з навчання безпеки руху персоналу підприємства; документування інформації; складання звітності з питань безпеки руху; здійснення превентивних заходів щодо запобігання виникненню транспортних подій на підприємстві; обмін інформацією щодо безпеки руху між підрозділами підприємства; розроблення та контроль заходів щодо досягнення загальних показників безпеки для підтримання та покращення рівня безпеки, а також виконання планів та процедур щодо їх досягнення; здійснення внутрішнього аудиту з питань безпеки руху [217].

Аналізуючи управління безпекою систему руху поїздів слід надати

особливу увагу розміщенню об'єктів, з виробництвом пов'язаних, навантаженням, транспортуванням, зберіганням і розвантаженням легкозаймистих, вибухових, радіоактивних матеріалів та речовин, сильнодіючих і отруйних хімічних речовин, що відповідними визначається санітарними та будівельними правилами і нормами стосовно об'єктів, на землях розташованих залізничного транспорту користування загального. Місцям залізничних колій перетину трубопроводами, лініями електропередач та зв'язку, іншими комунікаціями погоджуватися повинні з Укрзалізницею.

За безпекою руху поїздів державний нагляд на залізничному транспорті покладається на Головне управління охорони праці та безпеки руху у Мінінфраструктури України, Державну залізничного транспорту адміністрацію України і на місцях їх органи: апарат ревізорів головних з безпеки поїздів на залізницях руху та дирекціях.

Будь-які державні складні структури ієрархічну структуру мають – диференціацію функцій “вертикальну” між рівнями управління різними так і як система звань, посад, що у послідовності підлеглості розміщенні - до вищих від нижчих. У виділені них елементи (рівні), наділені правами та обов'язками певними щодо інших, правом ресурсами розпоряджатися, цілі призначати, заохочення або стягнення цілих колективів і окремих людей. Виникнення організованості ієрархічної – це потреба внутрішня систем, з важливих одна передума підвищення її ефективності функціонування і стабільності.

Ієрархічна структура забезпечення безпеки руху на залізницях України проілюстрована на рис. 3.2.

Як видно з рисунку, структура має такі рівні: міністерство, Укрзалізниця, залізниця – регіон, підприємствалінійні. Між рівнями I і II зв'язок носить інформаційний та методологічний характер, між рівнями іншими виробничий зв'язок (структури апаратів, управлінь, дільниць для її сприйняття і спрощення не представлені).

Скорочення (телеграфні індекси):

- ЦРБ – Головний ревізор Укрзалізниці з безпеки руху поїздів;
- РБ – головний ревізор з безпеки руху поїздів залізниці;
- УРБ – з безпеки руху поїздів головний ревізор дільниці регіону (залізниці);
- НЗ - РБ – заступник начальника дороги – дорожній ревізор;
- ДР, ДКР – старший ревізор, ревізор служби перевезення;
- МР, МКРС – старший ревізор, ревізор дільниці служби М;

Рис. 3.2. Ієрархічна структура забезпечення безпеки руху на залізницях України

- ППЖТ – під'їзні залізничні шляхи підприємств;
- Д, М, Ш, Е, Т, В, П, Л – служби перевезення, вантажної і комерційної роботи, сигналізації та зв'язку, енергетики, локомотивна, вагона, шляху, пасажирська.

Організацією і контролем безпеки руху на дорозі займається апарат з безпеки руху поїздів. Для додання більшого значення і ваги унаслідок

важливості цей підрозділ в управлінні одержав назву “апарат”, а не “служба”, а керівник апарату – дорожній ревізор – є заступником начальника залізниці, якому підпорядковуються з даних питань усі начальники служб та інші заступники начальника залізниці. Наприклад, для Харківського і Полтавського регіонів $n_1, n_2 = 110$ (біля 90 станцій і 20 підприємств), $n_3, n_4 = 70$. Легко помітити, що на самому нижньому рівні відсутні працівники, що спеціально займаються питаннями безпеки, тому вся організація робіт з безпеки лежить на керівниках лінійних підприємств.

Структура руху безпеки носить характер галузевий. Безпека є принципом найважливішим і змістом оперативних галузевих служб і роботи лінійних підлеглих їм підприємств, з безпеки в апараті з іншої сторони є ревізори, які організують та контролюють по службах цю діяльність. Відноситься те саме й по регіонах до ревізорських дільниць. У штаті є посади ревізорів служб, що підпорядковуються відповідних служб начальникам, а не ревізорів дорожньому.

Як видно з рисунку, у службах різних це по-різному організовано. У службі М є напрямки, а в службі Д є дільниці ревізорські. По регіонах ревізорські дільниці здійснюють організацію і контроль безпеки за галузевим принципом і безпосередньо за лінійними підприємствами.

Щодо структури схеми функціонального управління в Укрзалізниці безпекою руху, то вона на принципі системності побудована в роботі з охопленням рівнів управління.

Здійснюється управління шляхом цілеспрямованого регулювання факторів технічних, організаційних, психофізіологічних, що впливають на рух безпеку поїздів:

- управління органами є: Укрзалізниця, дирекції перевезень залізничних, залізниці, підприємства, об'єднання та структурні підрозділи, що право мають приймати рішення управлінські в компетенції межах своєї та за виконанням стежити прийнятих рішень;

- управління суб'єктами – функціональні служби, персонал, спеціально створені органи, структурні підрозділи, які на систему впливають управління безпекою поїздів, їх руху з метою функціонування її забезпечення;
- управління об'єктами – стан технологічних процесів безпеки, залізничної колії, транспортних засобів, споруд, пристроїв, устаткування, персоналу, інших об'єктів транспорту.

Інформація про відхилення виявлені від вимог руху безпеки та події транспортні надходить в управління органи для аналізу, прийняття рішень управлінських, розслідування, та за їх виконанням контролю.

Управління руху безпекою поїздів шляхом здійснюється постійного виявлення цілеспрямованого факторів негативних, розробки керуючих додаткових дій, їх аналізу, за виконанням контролю, їх реалізації (у Додатку Б відображено).

Функціонування управління системи безпекою поїздів руху передбачає формування управління органів, установлення обов'язків функціональних для посадових осіб та структурних підрозділів, що участь беруть в управлінні, а також їх діяльності регламентацію.

Забезпечення роботи та організацію безпеки руху поїздів здійснює в Міністерстві Інфраструктури України департамент безпеки у галузі, а також ревізор головний поїздів з безпеки руху Укрзалізниці, в управліннях – головний руху поїздів залізниці ревізор з безпеки (РБ) і головний ревізор в дирекціях перевезень залізничних з безпеки руху поїздів залізничних перевезень дирекції. В структурних підрозділах та службах залізниць відповідальні працівники призначаються з безпеки поїздів руху. Інші підрозділи структурні Укрзалізниці участь беруть у роботі з безпеки питань поїздів руху згідно обов'язків функціональних (рис. 3.3).

Рис. 3.3. Підпорядкованість та управління безпекою руху поїздів і автотранспорту

Системи управління головним безпекою руху завданням є роботи з безпеки систематизація руху, що в Укрзалізниці проводиться, підвищення цілеспрямованості та її ефективності шляхом планомірного й раціонального використання всіх економічних, технічних, організаційних можливостей Укрзалізниці.

Коротко ми розглянули фактори управління внутрішні Укрзалізницею, й щодо зовнішніх – взаємодії механізму з організаціями іншими, то залізничного транспорту підприємства співпрацюють у взаємодії тісній з іншими структурами державними. Наприклад, споруди, транспортні засоби, транспорту устаткування можуть у власності перебувати підприємств, установ, організацій, об'єднань і громадян. Щодо власності загальнодержавної, то тут перебувають також споруди, транспортні засоби, транспорту устаткування, але ті, які за підприємствами закріплені, установами, об'єднаннями та організаціями інших відомств і міністерств (відомчий транспорт).

Підприємства транспорту залізничного забезпечують збереження багажу та вантажів з часу прийняття їх для перевезення і до їх одержувачам видачі, якщо інше договором не передбачено. Перелік вантажів, що супроводу

спеціальній та охороні підлягають, Кабінетом Міністрів України затверджується. Порядок таких вантажів охорони та супроводу Міністерством Інфраструктури України встановлюється.

Перелік вантажів військових, порядок супроводу і охорони їх караулами Міністерством оборони України встановлюються з Міністерством Інфраструктури України погодженням [218, 219].

Охорона небезпечних, цінних та супровід вантажів за переліком, Кабінетом Міністрів України затвердженим, відправниками забезпечуються або вантажів одержувачами протягом усього руху шляху.

Порядок супроводу та охорони вантажів, що псуються швидко, визначається одержувачами (відправниками) вантажів самостійно і з Міністерством транспорту України погоджується.

Охорона порядку громадського, особистої безпеки забезпечення громадян, їх прав захист, законних інтересів і свобод, правопорушенням та їх припинення запобігання, злочинів виявлення і розкриття, осіб розшук, які вчинили їх, захист від злочинних посягань власності, забезпечуються й пожежний державна нагляд на транспорті органами МВС України підприємств транспорту при сприянні [220].

Підприємства транспорту залізничного забезпечувати зобов'язані безпеку здоров'я громадян і життя, безпеку транспортних засобів експлуатації, охорону природного навколишнього середовища.

За забезпеченням нагляд безпеки руху транспортних засобів в порядку встановленому здійснюється Кабінетом Міністрів України.

Таким чином зробити можливо основні наступні висновки:

1. Забезпечення рівня транспортної належного безпеки України є з основних завдань одним держави сучасної, її стан порівняно країнами світу з розвиненими є незадовільним, тому приділяється їй поки що увага недостатня.

2. Державне управління безпеки залізничного транспорту в сфері здійснює Укртрансбезпека (Державна служба з безпеки на транспорті України),

яка є органом центральним виконавчої влади, якого діяльність координується і спрямовується через Мінінфраструктури Кабінетом Міністрів України, який державну політику реалізує з питань на наземному транспорті безпеки;

3. Залізничний транспорт свою безпеку забезпечує для чого відповідні керівні існують документи, засоби та сили.

4. Водночас є відсутність з вищезазначеним загального керівництва безпекою транспорту України та взаємодії транспорту залізничного з іншими видами у сфері безпеки транспортної, яка була б оформлена документами відповідними.

Однією із єдиної транспортної системи складових України є транспорт водний, який, такі об'єднуючи потужні ланки, як річковий і морський транспорт, собою являє комплексну галузь, задовольняти населення потреби призначену у перевезеннях та суспільного виробництва (водою).

Чорне море вже в IV-VI ст. було судноплавним. В X-XIII ст. Київська Русь стабільнімала зв'язки з Візантією. Відомі походи морські на Константинополь київських князів. Після перемоги у 80-х рр. XVIII ст. над Туреччиною і захоплення Російською імперією Північного Приазов'я та Причорномор'я Московія встановлює контроль над портами Херсон у 1778 р., Севастополь у 1788 р., Одесою у 1794 р. У Севастополі та Миколаєві починає розвиватись суднобудівні підприємства [221].

Водний це вид транспорту, який вантажі або пасажирів перевозить по шляхам водним сполучення, як природним (моря, океани, озера, річки), так й штучним (водосховища, канали). Основним засобом транспортним є судно. Притаманні водному транспорту певні властивості, мають які прояв через категорії основні водного транспорту, певним наділені юридичним статусом. Складається водний транспорт з окремих двох елементів: річкового та морського транспорту.

Морський – вид сфери транспортної виробництва матеріального, який перевезення здійснює пасажирів та вантажів морськими суднами. Широко морський транспорт застосовується для внутрішніх та міжнародних перевезень.

Річковий – вид транспорту, що пасажирів здійснює перевезення та вантажів по внутрішніх шляхах водних в основному, як штучних, так і природних (водосховища, шлюзовані річок ділянки, канали). Виділяють річкові шляхи магістральні, міжнародні в т.ч., що обслуговують перевезення зовнішньоторговельні деяких країн, що обслуговують міжрайонні перевезення всередині країни між районами великими, і місцеві, що зв'язки обслуговують внутрірайонні [222].

Україна сприятливі передумови має для розвитку транспорту морського; її територію на півдні омивають води Азовського та Чорного морів, які не замерзають практично і з Середземним морем з'єднуються через Мармурове море, протоку Босфор, протоку Дарданелли. Загальна морської берегової довжина лінії України 2000 км понад. Регулярні перевезення морські Азовським й Чорним морями наприкінці почалися XVIII ст.

Морський комплекс транспортний є структурою багатofункціональною, що потреби задовольняє національної економіки у забезпеченні транспортному. Для водного транспорту функціонування потрібні порти, плавзасоби, водні шляхи.

Порт (франц. port, від лат. portus – гавань, пристань) – ділянка берега моря, озера, водосховища або ріки і прилегла водна площа, штучно або природно захищені від хвилювання, обладнані для стоянки та обслуговування суден, виконання перевантажних та інших операцій. Розрізняють порти морські, що обслуговують морське судноплавство, і річкові – на внутрішніх водних шляхах [222].

Порти морські є частиною складовою виробничої і транспортної інфраструктури держави на розташування напрямках з огляду на їх транспортних міжнародних коридорів. Від функціонування ефективності морських портів, технологічного їх рівня та оснащення технічного, відповідності управління системи та інфраструктури розвитку сучасним вимогам міжнародним залежить вітчизняного комплексу транспортного конкурентоспроможність ринку на світовому.

Через порти Азовського й Чорного морів зовнішньоекономічні зв'язки здійснюються країни. Основними вантажами експортними є залізна руда, кам'яне вугілля, чорні метали, кокс, цукор, ліс, хімічні продукти тощо; імпортними – устаткування, машини, мінерально-сировинні ресурси та ін.

На території розташовані України 18 портів, належать до них 175 комплексів перевантажувальних, 8 заводів судноремонтних. Із вивезення загального обсягу на частку вантажів будівельних, мінеральних матеріалів припадає 20%, зерна та його продуктів – 14%, руди 10%, нафтопродуктів і нафти 3,5%, вугілля 5% [222].

Основними перевагами портової галузі морської України є:

- високий потенціал експортний чорних металів вантажів, залізорудного концентрату, вугілля та зернових;
- потужностей наявність з обробки вантажів;
- розташування вигідне портів морських для забезпечення вантажопотоків транзитних;
- наявність бази нормативно-правової щодо можливості залучення інвестицій приватних для розвитку галузі портової;
- наявність спеціалістів висококваліфікованих галузі портової.

Галузь один має з потенціалів найпотужніших серед країн світу провідних:

- 38 підприємств державних з оборотом на рік 10 млрд. грн.близько;
- 5000 суб'єктів господарювання галузевих;
- 100 тис громадян-моряків України;

1 в галузі робоче місце в суміжних галузях створення стимулює 4-5 робочих місць.

Найбільш потужний потенціал: 13 морських континентальних портів; пропускної здатності 262 млн. тон на рік; працівників 25 тис..

Можливості: судноплавні річки 3, дві входять з яких до ТОП-5 найбільших Європи річок; річкових портів 16 та терміналів; пропускної здатності 60 млн. тон на рік [223].

Як й в усьому світі, в Україні нині попит зростає на перевезення водним внутрішнім транспортом. Насамперед вантажовласники, зернотрейдери і металовиробники, в умовах нестабільності економічної, зростання на пальне цін, збільшення у роботі автомобільного та залізничного транспорту випадків перебоїв через війну в Україні транспортні витрати намагаються скоротити та логістику перевезень покращити.

Отже, передусім постає ціль та завдання значну частину перенести на річку вантажопотоку, оскільки транспорт річковий низку переваг має перед іншими вантажоперевезень видами, економічність – це насамперед. Маючи 5 л умовного палива, звертаємо увагу, 1 тону умовного вантажу, можна транспортом річковим перевезти на 500 км, або на 333 км –залізницею, усього на 100 км –автомобільним транспортом.

Таким чином, за самих умов одних і тих витрат на паливо, транспортувати вантаж можна річкою більше у півтора рази, ніж залізницею. Зазначене перспективність обумовлює потенційну можливість розвитку ВВТ і суттєво наростити представництво своє на ринку пасажирських та вантажних перевезень.

Довжина судноплавних річкових експлуатованих шляхів українських етнографічних на всіх землях доходить до 6,2 тис км, у 200 км тому числі каналів. В Україні всіх річок довжина протяжністю 10 км дорівнює більше 90,4 тис км, водних судноплавних шляхів 4800 км (у т.ч. близько 1000 км штучних), сплав можливий на 4000 км. З річок України судноплавних використовується для транспорту на території: по Дніпру – 1,2 тис км (притоках його: Десні - 520 і 60 - Прип'яті), 160 по Дунаю, Бугу – 155. Найважливішою магістраллю воднотранспортною є Дніпро. Басейн займає Дніпра близько 60% України річкового простору, по так званих інших малих річках – 2,7 тис км. За межами України судноплавна Кубань на довжині 300, 500 км - Прип'ять.

Найважливішою магістраллю водно-транспортною є Дніпро. Басейн Дніпра близько 60% займає України річкового простору. Для транспорту річкового підходить вантажопотоків обслуговування, важлива не швидкість для яких, а доставки ритмічність, це пісок, добрива, зерно, руда, метал тощо. Саме тому, економічно обґрунтованим за нинішніх умов в Україні розглядається річковим транспортом перевезення до 25 млн тон вантажів (більше у 3-4 рази, ніж зараз). Річка Дніпро крім того а для вільного проходження суден без відповідного одноразового дозволу закрит під іноземним прапором, для роботи (каботаж) іноземного флоту також між портами України без дозволу каботажні перевезення [224].

З суспільних переваг точки зору, розвиток в Україні річкового транспорту та його включення в систему перевезень мультимодальних не тільки дозволить енергетичні витрати знизити та шкідливі викиди скоротити в атмосферу, але й товари суднами транспортувати типу «ріка-море» між чорноморськими портами та промисловими великими центрами країни без перевантаження додаткового. Окрім, навантаження знизити на дороги автомобільні та залізничні «оздоровити», їх звільнивши від частини перевезень нерентабельних, і сприяти реформам таким чином, що відбуваються на автомобільному та залізничному транспорті.

Для річкового підходить транспорту обслуговування вантажопотоків, для яких не швидкість важлива, а ритмічність доставки, це пісок, зерно, руда, метал, добрива тощо. Саме тому, економічно обґрунтованим за нинішніх умов в Україні перевезення транспортом річковим розглядається вантажів до 25 млн тон (у 3-4 рази ніж зараз більше).

Проте, на шляху перспектив вищевикладених є факторів низка, які збільшенню перешкоджають обсягів річковим транспортом перевезень, а саме:

- відсутність удосконаленої бази нормативно-правової на теперішній час на річковому транспорті;
- застаріла інфраструктура портова;
- нестача терміналів спеціалізованих;

- нестача флоту сучасного;
- фінансування інфраструктури недостатнє внутрішніх водних шляхів;
- приведення безпеки на водному транспорті до євро стандартів, тощо.

Одним з головних при здійсненні перевезень питань транспортом водним є на водному транспорті забезпечення безпеки.

Як відмічалось, транспортної безпека інфраструктури національної безпеки є складовою і полягає у аваріям запобіганні та на транспорті інцидентам. Така діяльність на пріоритетність з огляду свобод і прав людини шляхом здійснюється системи створення превентивної раціональної безпеки з метою можливого максимально, обґрунтованого економічно зменшення виникнення ймовірності транспортних аварій і їх наслідків мінімізації. Питання транспортної безпеки для України, забезпечення на водному транспорті має особливе значення. Насамперед, це пов'язати можна з геополітичним розташуванням та розмірами території нашої країни, з соціально-економічним і політичним курсами, на подальше спрямованими зміцнення суверенітету. Проте, на тлі показників зростаючих аварійності, збитків, травматизму, зносу засобів технічних вихід транспортної галузі української на сталого розвитку шлях із забезпеченням безпеки комплексної вельми ускладнений [225].

Організаційно-правову основу управління державного транспортом система державних органів влади складає і місцевого самоврядування, наділених компетенцією управлінською щодо України транспорту. У цій системі три рівні органів виділяються управління:

1. Органи транспортної державної політики, до яких належать:

- Верховна Рада України - законодавчий орган;
- Кабінет Міністрів України - вищий виконавчий орган.

2. Органи транспортної регіональної політики:

- державні місцеві адміністрації;
- органи місцевого самоврядування.

3. Органи державного оперативного управління на транспорті:

- галузевий орган - Мінінфраструктури України;
- органи управління транспорту підгалуззями;
- спеціалізовані державного управління органи на транспорті.

Наприклад, Державна служба України річкового та морського транспорту (Морська адміністрація), яка є органом центральним виконавчої влади, якого діяльність Кабінетом Міністрів України координується і спрямовується через Міністра інфраструктури, який державну політику реалізує у сферах річкового та морського транспорту, судноплавства на внутрішніх водних шляхах, торговельного мореплавства, навігаційно-гідрографічного забезпечення мореплавства, а також безпеки у сфері на річковому та морському транспорті (крім безпеки мореплавства сфери суден флоту промисловості рибної) [226].

Морська адміністрація свої повноваження здійснює через територіальні органи, утворені в установленому порядку та безпосередньо.

Завданнями основними Морської адміністрації є:

1) виконання функцій окремих з державної політики реалізації у сферах: річкового та морського транспорту; мореплавства торговельного; судноплавства на шляхах водних внутрішніх; забезпечення навігаційно-гідрографічного мореплавства; безпеки на річковому та морському транспорті (крім безпеки сфери мореплавства суден промисловості флоту рибної);

2) внесення на розгляд Мінінфраструктури щодо пропозицій забезпечення державної формування політики у сферах річкового та морського транспорту, мореплавства торговельного, судноплавства на водних внутрішніх шляхах, забезпечення навігаційно-гідрографічного мореплавства, а також на річковому та морському транспорті у сфері безпеки (крім безпеки сфери флоту мореплавства суден рибної промисловості);

3) забезпечення зобов'язань виконання, що із членства України випливають в міжнародних організаціях, діяльність яких з річковим та морським транспортом пов'язана, судноплавством на водних внутрішніх шляхах, торговельним мореплавством, навігаційно-гідрографічним мореплавства забезпеченням (крім флоту суден рибної промисловості);

4) забезпечення виконання і дотримання зобов'язань, взятих Україною за міжнародними договорами у сферах річкового та морського транспорту, судноплавства на водних внутрішніх шляхах, торговельного мореплавства, гідрографічно-навігаційного забезпечення мореплавства;

5) здійснення державного контролю (нагляду) за безпекою на річковому та морському транспорті, судноплавством на водних внутрішніх шляхах, торговельним мореплавством, навігаційно-гідрографічним мореплавства забезпеченням (крім флоту суден рибної промисловості);

б) надання в передбачених випадках законом у сфері річкового морського та транспорту адміністративних послуг [226].

Морська адміністрація на водному транспорті з питань забезпечення безпеки відповідно до основних завдань покладених на неї:

здійснення забезпечує державного контролю (нагляду) за судноплавством на водних внутрішніх шляхах, торговельним мореплавством, забезпеченням мореплавства (навігаційно-гідрографічним), за безпекою на річковому та морському транспорті (крім флоту суден рибної промисловості);

здійснює за виконанням Україною міжнародних договорів судноплавства контроль за безпекою та запобігання забрудненню природного навколишнього середовища з суден під державним прапором України (держави контроль прапора), від форми власності незалежно (крім флоту суден рибної промисловості);

здійснює нагляд і контроль за дотриманням користування правил засобами річкового та морського транспорту, безпеки руху і охорони порядку на річковому та морському транспорті, експлуатації та утримання баз (споруд) для малих (маломірних) суден стоянки, за дотриманням також правил щодо

безпеки, експлуатації на водних внутрішніх шляхах, забезпечення річкових суден, забезпечення щодо збереження вантажів на річковому та морському транспорті;

здійснює за функціонуванням та впровадженням систем контроль щодо управління судноплавства і безпекою на річковому та морському транспорті (крім флоту суден рибної промисловості);

у межах повноважень бере участь здійсненні щодо передбачених законом, заходів, із запобіганням пов'язаних щодо виявленням терористичної діяльності і припиненням на річковому та морському транспорті, відповідно до Міжнародного кодексу портових засобів і суден з охорони та Міжнародної конвенції (1974 року) з охорони на морі людського життя встановлює для українських суден охорони рівень, морських терміналів і портів, про це доводить морським портам, терміналам і суднам у встановленому порядку.

Морська адміністрація має право для виконання завдань покладених на неї в установленому порядку до виконання окремих робіт залучати фахівців (за згодою), вчених, працівників органів виконавчої влади (центральної і місцевих), органів місцевого самоврядування, установ, підприємств та організацій (з їх керівниками за погодженням) для участі у вивченні окремих питань. Під час виконання, крім того, покладених на неї завдань також взаємодіє з державними органами, іншими допоміжними службами та органами, Президентом України утвореними, тимчасовими дорадчими, консультативними, іншими допоміжними органами, Кабінетом Міністрів України утвореними, органами місцевого самоврядування, громадськими спілками, об'єднаннями громадян, організаціями роботодавців та профспілками, органами міжнародних організацій і іноземних держав відповідними, а також установами, підприємствами та організаціями.

Таким чином, можливо зробити основні наступні висновки з урахуванням вищенаведеного:

1. Забезпечення рівня транспортної безпеки належного України одним є з основних завдань держави сучасної, стан її порівняно з країнами світу розвиненими є незадовільним, тому поки що їй недостатня увага приділяється.

2. Державне управління безпеки в сфері водного транспорту Державна служба України річкового та морського транспорту (Морська адміністрація) здійснює, яка є органом центральним виконавчої влади, якої діяльність Кабінетом Міністрів України спрямовується і координується через Міністра інфраструктури;

3. Водний транспорт забезпечує самостійно безпеку свою для чого відповідні існують керівні документи, засоби, сили.

4. Водночас з вищезазначеним, в Україні є відсутність керівництва загального транспортною безпекою та взаємодії транспорту водного з видами іншими транспорту у сфері безпеки транспортної інфраструктури, яка б була відповідними документами оформлена.

Складовою транспортної інфраструктури України є повітряний транспорт. Він важливі функції України виконує у зв'язках з іншими регіонами і державами світу та важливе займає місце в системі транспортній країни, грає у забезпеченні транспортних міжнародних зв'язків значну роль.

Люди літати вперше відкрили добу польотів і почали на повітряних кулях 1783 р. на аеростаті, а пізніше дещо на з двигунами дирижаблях. Але для перевезення людей найбільш широко, а також у цілях військових, використовуються літаки. З винаходом двигуна бензинового у 1903 р. брати Райт перший здійснили керований політ, що підштовхнуло літакобудування, його розвиток. Мессершмітт (перший військовий реактивний літак) було у 1939 році створено. По закінченню II світової війни розвивалося жваво літакобудування цивільне, і вже у 1969 р., створений був надзвуковий перший літак пасажирський Конкорд.

Повітряний – вид транспорту, де як засіб транспортний для перевезення пошти і вантажів, пасажирів використовуються судна повітряні важчі за повітря – насамперед вертольоти (гвинтокрили) та літаки [227].

Важливе місце займає повітряний транспорт в системі транспортній країні, значну роль грає у забезпеченні транспортних міжнародних зв'язків. Україна є країною, які повний мають цикл експлуатації, виробництва та проектування авіаційної техніки.

Повітряний транспорт на сьогоднішній день найдорожчий і найшвидший вид транспорту й поза конкуренцією перебуває в подоланні великих просторів, на далеких та наддалеких маршрутах, найважливіші виконує завдання глобалізації й інтернаціоналізації світового господарства. Він до останнього часу переважно спеціалізувався на перевезенні пасажирів, а пошта переважала серед перевезених вантажів, а також швидкопсувні продукти і багаж. Однак усе більше повітряний транспорт виконує різні наукові функції, природоохоронні, рятувальні, поліцейські, протипожежні, монтажні, тільки переміщення самих термінових або коштовних вантажів. Їх обсяг і кількість завдяки створенню нових поколінь і типів вертольотів і літаків буде збільшуватися, інших видів повітряних засобів транспорту [228].

На початок 2020 р.: вантажні та пасажирські перевезення 29 здійснювали вітчизняних авіакомпаній, якими виконано загалом 80 тис. рейсів (проти 77 тис. у попередньому році);

- обсяги українських авіакомпаній щодо пасажирських перевезень не тільки зросли порівняно з періодом аналогічним 2018 р. (на 10%), а також рівень попереднього перевищили року загалом (на 1%), та становили 10 млн. чоловік;

- кількість пасажирів, які послугами компаній українських скористались, зросла на 8% та склала 5,6 млн. осіб, середній процент при цьому завантаження пасажирських регулярних міжнародних українських рейсів авіакомпаній збільшився на 2% та становив 81%;

- мало місце значне (на 14%) зростання в сегменті ринку такому, як на нерегулярній основі міжнародні польоти. За цей період українськими авіаційними компаніями перевезено 4,1 млн. пасажирів. Майже 97% при цьому, здійснено таких перевезень згаданими вище п'ятьма авіакомпаніями-лідерами;

- оброблено авіаційними підприємствами сільськогосподарських площ 359 тис. га, наліт – 6 тис. – год. під час виконання авіаційних робіт в галузях економіки, у попередньому році становив відповідно – 543 тис. га та 8 тис. год.;

- у межах України регулярними рейсами перевезено 875 тис. пасажирів, що на 8% більше, ніж перевезено було за період аналогічний минулого року. При цьому, зайнятості середній коефіцієнт пасажирських крісел на регулярних внутрішніх рейсах авіакомпаній українських склав 79%;

- обсяг перевезень пошти та вантажів авіаційним транспортом скоротився в Україні порівняно з періодом відповідно минулого року на 3% та склав 68 тис.тон. [229].

Перевезення пошти та вантажів виконували 20 українських авіакомпаній. Лідери перевезень вантажів – «Міжнародні авіалінії України», ДП «Антонов», «ЗетАвіа», «Южмашавіа», «МаксімумЕйрлайнс». Зазначеними авіаційними підприємствами було за звітний період виконано 83% загального перевезень обсягу пошти та вантажів. Більшу частину, слід зазначити, вантажоперевезень традиційно складала саме чартерні рейси до інших країн в рамках миротворчих та гуманітарних програм ООН, й також згідно з угодами та контрактами з іншими замовниками.

Згідно зі статтею 32 Закону «Про транспорт», до повітряного транспорту, його складу входять авіапідприємства, що виконують перевезення вантажів пасажирів, здійснюють сільськогосподарські роботи, аерофотозйомку, а також аеропорти, аероклуби, аеродроми, транспортні засоби, навчальні заклади, системи управління рухом повітряним, заводи ремонтні цивільної авіації, гідроаеродроми, вертольотодроми та інші майданчики експлуатації повітряних засобів, інші підприємства, організації, установи незалежно від власності (її форми), що забезпечують функціонування авіаційного транспорту.

До переваг головних повітряного транспорту перед видами іншими транспорту віднести можливо наступні:

- у разі необхідності доставки та заощадження часу термінових вантажів;

- оперативність і маневреність (при організації особливо нових маршрутів);
- охоплення великих акваторій і територій;
- можливість для повітряних суден швидкої передислокації у разі зміни потоків пасажирів;
- невеликі відносно капіталовкладення (повітряного шляху у 30 разів менше на 1 км приблизно, ніж залізничної колії на 1 км);
- незалежність від кліматичних умов у міжконтинентальних польотах (зліт можливий у полярному географічному поясі, а приземлення - у тропічному, і навпаки);
- відсутність яскраво вираженої сезонності за порами року, як, приміром, у водного (річкового) транспорту.

До недоліків повітряного транспорту відносять:

- порівняно високу вартість авіаційних транспортних послуг;
- залежність регулярності польотів від складних метеоумов;
- негативний вплив на середовище навколишнє.

Обсяг перевезених вантажів повітряним транспортом є незначним. Номенклатура вантажна обмежена: вантажі, що вимагають доставки термінової, у т.ч. ті, які псуються швидко; коштовні вантажі (дорогоцінні метали, твори мистецтва, антикваріат, камені, хутро тощо); медикаменти; гуманітарна допомога; промислові і продовольчі товари для регіонів віддалених; пошта; для надзвичайних ситуацій вантажі.

Не зважаючи на наведене вище, у єдиній системі транспортній повітряний транспорт займає особливе місце, оскільки здатний він здійснювати цілу низку робіт, для галузей економіки необхідних країнів, що виконуватися не можуть видами іншого транспорту.

До сфер специфічних діяльності повітряного транспорту віднести варто:

- монтаж висотних будівельних споруд, ліній електропередач магістральних нафто- і газопроводів;

- інспекцію руху дорожнього, роботи сільськогосподарські (внесення добрив, поливання, розпилення пестицидів, видалення передзбиральне листів бавовнику, рису, аеропосів трав та ін.);
- пожежегасіння, зокрема лісових масивів;
- зв'язок з важкодоступними і віддаленими районами;
- медична швидка допомога, у т.ч. передислокація в екстрених випадках фахівців медичного вузького профілю за їх недостачі або відсутності в цій місцевості;
- поштові перевезення, обслуговування районів;
- аерофотозйомка і геологорозвідка;
- розвідка нафти покладів;
- доставка працівників до нафтових морських промислів при роботи вахтовим методом тощо.

Для роботи стійкої повітряному транспорту дуже складна необхідна інфраструктура. Тому аеропорти сучасні світового значення передбачають інженерно-технічні складні спорудження із видами сучасного устаткування. Діяльність оперативна аеропортів від власності відділена та діяльності оперативної авіакомпаній. Забезпечений при цьому однаковий доступ до інфраструктури для всіх авіакомпаній будь-якого аеропорту і вибір вільний аеропорту для конкурентної боротьби авіакомпаній однакових умов.

Отже, належного рівня забезпечення управління безпекою повітряним транспортном України одним є з завдань основних сучасної держави. Усвідомлюючи значення повітряного транспорту для України необхідно значну увагу приділяти повітряній безпеці, на даний час яка є на низькому дуже рівні.

Державіаслужба (Державна авіаційна служба) є органом центральним виконавчої влади, діяльність якого Кабінетом Міністрів України координується і спрямовується через Мінінфраструктури, реалізує який у сфері повітряного простору, використання цивільної авіації України державну політику та є у сфері цивільної авіації уповноваженим органом [230].

Уряд України координує і спрямовує цієї служби діяльність через Мінінфраструктури України через нормативні акти, а не оперативно.

Основними для Державіаслужби завданнями є:

- 1) реалізація політики держави у сфері використання повітряного простору та цивільної авіації України;
- 2) надання пропозицій Мінінфраструктури щодо формування забезпечення державної політики у сфері використання повітряного простору та цивільної авіації України;
- 3) використання та організація в Україні повітряного простору;
- 4) здійснення державного нагляду та контролю за цивільної авіації безпекою, нагляду за аеронавігаційним забезпеченням обслуговування.

Відповідно до завдань покладених на неї, Державіаслужба забезпечення в частині безпеки на транспорті повітряному:

- здійснює заходи комплексні щодо безпеки польотів забезпечення, екологічної, авіаційної, інформаційної та економічної безпеки;
- нагляд здійснює за безпекою повітряних суден польотів, придатністю льотною суден, внесених до Державного реєстру України повітряних цивільних суден, придатністю аеродромів до експлуатації, засобів наземних зв'язку, спостереження та навігації (радіотехнічного забезпечення), об'єктів інших цивільної авіації, а також державне регулювання забезпечує, проводить перевірку та здійснює контроль ефективності авіаційної системи безпеки;
- організовує аварійно-рятувальне та пошукове забезпечення польотів авіації цивільної та цілодобове функціонування забезпечує Координаційного центру рятування та пошуку цивільної авіації в порядку установленому законодавством;
- визначає вимоги організації щодо пошукового, протипожежного та аварійно-рятувального забезпечення цивільної авіації польотів;
- у межах передбачених законом повноважень забезпечує реалізацію у сфері цивільного захисту державної політики;

- контролює та організовує у межах повноважень, законом передбачених, експлуатантів аеропортів та суб'єктів авіаційної діяльності щодо дотримання авіаційних правил забезпечення в частині цивільної авіації екологічної безпеки України;
- відповідає за забезпечення виконання, розроблення, впровадження Державної авіаційної програми безпеки цивільної авіації, державної програми також контролю якості забезпечення безпеки авіаційної цивільної авіації;
- проводить постійно оцінку рівня та ризиків безпеки цивільної авіації з метою відповідних заходів впровадження [230].

Під час виконання завдань покладених на неї, Державіаслужба взаємодіє в з іншими державними органами установленому порядку, допоміжними службами і органами, Президентом України утвореними, тимчасовими дорадчими та консультативними, допоміжними іншими органами, Кабінетом Міністрів України утвореними, органами місцевого самоврядування, громадськими спілками, об'єднаннями громадян, організаціями роботодавців та профспілками, органами відповідними міжнародних організацій та іноземних держав, а також підприємствами, організаціями, установами.

Одним з керівних основних документів, який систему управління безпекою польотів визначає на авіаційному транспорті виступає Положення про управління систему безпекою польотів на транспорті авіаційному» (Положення), яке порядок організації робіт визначає щодо подій попередження авіаційних, функції та завдання управління, об'єктів управління та суб'єктів, органів, встановлює контролю форми за робіт виконанням та на всіх від форм власності не залежно – поширюється на суб'єктів цивільної авіації України (експлуатанти), у т.ч. на громадян та організації, які експлуатацію здійснюють повітряних суден, забезпечення і виконання польотів та обслуговування на території України повітряного руху [231-233].

Згідно Повітряного кодексу України [234], Положення про Державну службу України авіаційну Державіаслужба відповідальність несе за організацію і забезпечення нагляду у системі організації руху повітряного за безпекою

польотів (далі – ОрПР), зокрема шляхом проведення сертифікації провайдерів аеронавігаційного обслуговування, аудитів з безпеки польотів, оцінки змін у системі ОрПР, іншої інспекційної діяльності та діяльності з моніторингу.

Згідно Положення щодо безпеки управління польотів повітряного судна має забезпечувати виявлення, а також оцінку негативних чинників, що на рівень безпеки впливають, підготовку, ухвалення та реалізацію рішень управлінських, на забезпечення безпеки спрямованих, збереження здоров'я та життя людей, охорону природного навколишнього середовища.

Управління здійснюється безпекою шляхом регулювання цілеспрямованого технічних, організаційних, психофізіологічних факторів, що на безпеку польотів впливають, та напряду від інформаційного забезпечення АТС залежить безпеки польотів, яке на використанні засноване сучасних технологій комп'ютерних та шляхом цілеспрямованого постійного виявлення факторів негативних, аналізу їх, розробки керівних додаткових дій, реалізації їх та за виконанням контролю.

Органами є Державіаслужба управління, авіапідприємства та авіакомпанії, що право мають приймати рішення управлінські та в межах своєї компетенції стежити за виконанням рішень прийнятих.

Основними в діяльності напрямками із попередження різних авіаційних подій є усунення впливу негативних факторів, що на безпеку впливають польотів, та при появі факторів негативних – управління ризиками.

У рамках організаційної структури існуючої функції відповідальності Державіаслужби при здійсненні за безпекою польотів нагляду у системі розподілені на такі рівня: керівний вищий, керівний безпосередній, організаційний та виконавчий рівень, що відображено на рисунку 3.4.

До рівня відповідальності вищого керівного функції віднесено контролю за організацією наглядової діяльності, забезпечення гарантування відповідними ресурсами, відповідність системи встановленим вимогам, управлінських рішень прийняття з покращення, а також оптимізації з нагляду діяльності, у т.ч. змін вимог регуляторних з нагляду.

До безпосереднього керівного рівня відповідальності віднесено організацію діяльності з нагляду у ОрПР системі, поточне та щорічне планування аудитів з безпеки польотів, проведення сертифікаційних перевірок та інспекторських інших перевірок, проведення, підготовку та завершення наглядової діяльності у ОрПР системі, контроль за людських ресурсів станом, їх аналіз, організація інспекторського складу, підготовки та контроль за компетентністю, допуску порядок до діяльності інспекторської, захист від провайдерів отриманої інформації, прийняття рішень управлінських щодо правозастосування, усунення недоліків, прийнятності планів та визначення ступеня безпеки та ризику польотів при організації провайдерами діяльності аеронавігаційного обслуговування, зокрема при наданні пропозицій щодо залучення та визнання, впровадженні операційних змін у разі необхідності, незалежних представників або їх визнаних організацій.

До рівня відповідальності організаційного віднесено розробку поточних та річних планів аудитів регуляторних на підставі отриманої інформації та за його виконанням контроль, по залученню інспекторського складу надання пропозицій до проведення аудитів, контроль за здійсненням підготовки та підтриманням кваліфікації аудиторів, організація аудитів безпосередня з безпеки польотів, забезпечення звітності, сертифікаційних перевірок щодо проведеної з нагляду діяльності та її контролю за ефективністю.

Рис. 3.4 Розподіл відповідальності за безпеку польотів та організаційна структура при здійсненні нагляду

До виконавчого рівня відповідальності віднесено безпосереднє процедур дотримання, визначених інспектора керівництвом з проведення аудитів з безпеки польотів (в якості члена комісії або голови до розподілу попереднього обов'язків та відповідності вказівок) [235].

З урахуванням вищенаведеного, таким чином, зробити можливо наступні висновки:

1. Забезпечення транспортної безпеки належного рівня України є для сучасної держави одним з основних завдань, стан її порівняно з розвиненими країнами є незадовільним, тому поки що їй недостатня увага приділяється.

2. Державне управління повітряного транспорту в сфері безпеки здійснює Державіаційна служба, яка є органом центральним виконавчої влади, діяльність якої Кабінетом Міністрів України спрямовується і координується через Мінінфраструктури, який державну політику реалізує у сфері використання повітряного простору та цивільної авіації України, а також є уповноваженим з питань цивільної авіації органом;

3. Повітряний транспорт забезпечує самостійно безпеку свою для чого відповідні сили існують, керівні документи та засоби.

4. Водночас з зазначеним вище, є відсутність керівництва загального безпекою транспортної інфраструктури України та взаємодії транспорту повітряного з видами іншими транспорту у сфері безпеки транспортної, яка б була відповідними оформлена документами.

Автомобільний транспорт – галузь, яка для суспільного виробництва та населення забезпечує у перевезеннях вантажів та пасажирів задоволення потреб транспортними автомобільними засобами [236].

Автомобілізація – елемент прогресу суспільства невід’ємний. Роль в сучасному світі автомобільного транспорту важко переоцінити. Він колосальне значення має для соціально-економічних потреб людини, забезпечення, динамічний забезпечує розвиток сільськогосподарства, промисловості, медицини, торгівлі та інших багатьох суспільного життя сфер. Без нього перевезення неможливі, спілкування і відпочинок людей, стабільна робота неможлива органів влади, підприємств, соціальних інститутів, установ, організацій [237].

Автотранспорт – це лише не економічний, а й соціокультурний непересічний феномен. Його сприяє розвиток усуненню культурних і етнічних відмінностей між регіонами різними, між сільським та міським населенням. Глобально виступає він чинником інтеграції світової та єдиного простору цивілізаційного формування.

Згідно із статистикою офіційною за 2019 рік Держстату послугами скористалося пасажирського транспорту 4262,4 млн. Автомобільним перевезено транспортом 1804,9 млн пасажирів (94% від 2018 р.); електричним міським транспортом – 1573,2 млн (93% від 2018 р.), у т.ч.: 627 пасажирів млн –трамвай; 945 млн пасажирів – тролейбус. Загальна пасажирів кількість перевезених міським електричним та автомобільним транспортом (трамвай, автобус, тролейбус) становить пасажирів 3378 млн або 79% до загальної перевезених пасажирів кількості видами усіма транспорту [238].

Водночас супроводжується процес автомобілізації деякими процесами негативними. Стрімке транспортних засобів збільшення парку, інтенсифікація

безперервна дорожнього руху, вплив людського чинника негативний – всі ці фактори критично високий зумовлюють, порівняно з системами іншими техногенними, – рівень аварійності. Щодня на дорогах країни трапляються більше 600 ДТП, в яких гинуть від 10 до 15 осіб, близько 150 – зазнають тілесних ушкоджень. Кожна така п'ята травма спричиняє втрату стійку працездатності, кожна десята інвалідність обумовлює постраждалого. Супутні втрати економічні сягають до 2% ВВП.

Величезна дорожньо-транспортних пригод кількість наслідком стала відставання будівництва дорожнього від автомобілізації темпів, занепаду тотального дорожнього господарства, недоліків конструктивних транспортних засобів, водійської підготовки слабкої, зниження учасників правосвідомості дорожнього руху, архаїзму вітчизняної забезпечення системи безпеки дорожнього руху та інших багатьох прогресуючих проблем. Ці виникли проблеми не вчора і не сьогодні. Вони роками накопичувалися в умовах директивних схем безальтернативності управління, невизначеності сфер меж владних суб'єктів відповідальності, реального браку інтересу до їх вирішення.

Отже, забезпечення рівня управління належного безпекою транспорту автомобільного є одним з сучасної держави основних завдань. Усвідомлюючи для України його значення необхідно безпеці автомобільного транспорту приділяти більш значну увагу, яка зостається на даний час на недостатньому рівні.

Автотранспортні підприємства сфера важлива, оскільки мають вони значний вплив на дорогах на покращення безпеки. Слід відзначити стандартів управління, що розроблено різноманіття ними організацій, транспортними і технологічними системами, проте в морський переважно, повітряній і залізничний галузях. Однак, транспорт автомобільний найбільші створює соціальні витрати, включаючи від нещасних випадків збитки на дорозі, збитки від впливу на середовище навколишнє та в заторах витрати. Однією з головних цілей автомобільним транспортом управління є прагнення зменшити значно кількість ДТП, зокрема, важких аварій кількість («нульова смертність»).

Головним забезпечення транспортної безпеки суб'єктом на автомобільному транспорті є Державна служба з безпеки України на транспорті (Укртрансбезпека), яка є органом центральним виконавчої влади в свою чергу, діяльність якого Кабінетом Міністрів України спрямовується і координується через Міністра інфраструктури і реалізує який державну політику з безпеки на транспорті наземному питань [213].

Основними Укртрансбезпеки завданнями стосовно транспорту автомобільного є:

1) реалізація політики державної з питань безпеки на транспорті автомобільному;

2) на розгляд Мінінфраструктури пропозицій внесення забезпечення щодо формування політики державної з питань безпеки на транспорті автомобільному;

3) здійснення нагляду державного (контролю) на автомобільному транспорті за безпекою;

4) надання адміністративних послуг у передбачених випадках законом у сфері транспорту автомобільного [239].

Слід відзначити, що під час виконання Укртрансбезпека завдань, покладених на неї, вона взаємодіє з державними іншими органами, допоміжними службами і органами, Президентом України утвореними, тимчасовими дорадчими, консультативними та допоміжними іншими органами, Кабінетом Міністрів України утвореними, органами місцевого самоврядування, громадськими спілками, об'єднаннями громадян, організаціями роботодавців та профспілками, відповідними органами міжнародних організацій і іноземних держав, а також установами, підприємствами, організаціями.

Порядок з профілактичної діяльності організації робіт щодо попередження ДТП, основні функції та завдання управління, органи, суб'єкти та об'єкти управління, за виконанням робіт встановлює контроль, визначає типові положення щодо системи управління на автомобільному транспорті безпекою руху (міністерство - підприємство) [239].

Державне управління системою безпеки руху на автомобільному транспорті центральні органи охоплює виконавчої влади, територіальні органи та урядові державного управління, а також організації, установи, об'єднання, всіх форм власності підприємства, які автомобільні транспортні засоби мають (підприємства).

Управління на автомобільному транспорті безпекою руху здійснюється цілеспрямованого шляхом регулювання технічних, організаційних, психофізіологічних факторів, що на безпеку руху впливають автомобільного транспорту. Органами управління є Мінінфраструктури України, Державний департамент транспорту автомобільного, управління автотранспортні, підприємства, що право мають управлінські рішення приймати в межах компетенції своєї та за виконанням стежити прийнятих рішень [240].

Схема організаційно-функціонального управління автомобільному транспорті безпекою руху України наведено на рисунку 3.5.

Рис. 3.5. Схема організаційно-функціонального управління безпекою руху на автотранспорті

З урахуванням вищенаведеного, таким чином зробити наступні можливо висновки:

1. Державне управління автомобільного транспорту в сфері безпеки здійснює Державна служба з безпеки на транспорті, яка є органом центральним виконавчої влади, діяльність координується якого і спрямовується урядом України через Мінінфраструктури та, який державну політику реалізує з питань безпеки на транспорті наземному;

2. Автотранспорт забезпечує безпеку свою для чого існують сили та засоби відповідні, керівні документи.

3. Водночас з вищезазначеним, існує відсутність в Україні загального керівництва безпекою транспортною та взаємодії транспорту автомобільного з видами іншими транспорту у сфері безпеки транспортної, яка була б відповідними документами оформлена.

Трубопровідний транспорт є найбільш економічніший транспортування нафтопродуктів, нафти, газу з місць виробництва (видобутку) до їх районів переробки і використання [241]. Магістральні газопроводи і нафтопроводи ці продукти транспортують найкоротшою лінією на великі відстані з найменшими втратами. Його розвиток в Україні обумовлений розвитком нафтопереробної і газової промисловості.

Найекономічнішим засобом транспортування є трубопровідний транспорт технологічного газу і пального, рідкого палива, хімічних різних продуктів. Це новий вид відносно транспорту. В Україні у 20-ті роки ХХ ст. він виник у Прикарпатті, де було вперше газопровід побудовано Дрогобич - Стрий - Дашава (1924 р.).

Трубопровідний транспорт відноситься до числа порівняно нових сполучення засобів, які розвиваються інтенсивно в наш час. На етапі сучасному видом палива основним залишається нафта (нафтопродукти). Це призвело як наслідок до інтенсифікації транспорту трубопровідного, а проблема, яка пов'язана з вичерпністю енергозабезпечення, корисних копалин. Що спричиняє

в свою чергу необхідність розвідки нових родовищ проведення і будівництва нових газо- та нафтопровідних систем.

Трубопровідний транспорт є ефективним і найбільш економічним для рідкого палива транспортування, хімічних продуктів, пального, технологічного газу. Його особливостями є рухомого складу відсутність, а звідси і пробігів порожніх, режим постійний роботи від стану погоди та умов кліматичних незалежно, в експлуатації простота та управління перевезеннями. Обумовлений його розвиток розвитком в Україні газової і нафтопереробної промисловості. За десятиліття останні трубопровідний транспорт найбільш швидкими розвивався темпами.

Магістральні відносять до категорії нафтогазопроводи енергонапружених об'єктів, відмови зазвичай пов'язані яких зі значними екологічним та матеріальним збитком. Чисельні на технологічних трубопроводах аварії, які транспортують вибухонебезпечні продукти та пожежонебезпечні, компоненти отруйні й токсичні, приводять до загальних і локальних забруднень природного навколишнього середовища, підвищений ризик створюють для безпеки населення та персоналу [242]. Існує пошкодження трубопроводів ризик, що може до екологічного забруднення призвести території значних навколо нього. Відмова нафтогазопроводу магістрального, що в місцевій втраті має прояв герметичності трубних деталей, стінки труби, в загальній міцності в наслідок втраті та руйнування, тягне за собою зазвичай екологічну значну шкоду з непоправними можливими наслідками для природного навколишнього середовища та забруднення значних площ.

Нафтопродукти в ґрунтових водах накопичуються, системах каналізації, озерах, колодязях, річках, та інших резервуарах штучного і природного походження. Як наслідок, об'єми води все більші є для вживання непридатними, відбувається загибель живих організмів миттєва та деградація флори повільна. При аварії на нафтопроводі чи газопроводі в атмосферу потрапляє вуглекислий газ, пари нафти, метан та його гомологи, які впливають

на центральну систему нервову, органи дихання людей та тварин, крім цього парниковий ефект підвищується.

Отже, забезпечення рівня управління належного безпекою одним з основних трубопровідного транспорту є сучасної держави завдань. Усвідомлюючи трубопровідного транспорту значення для України необхідно більш значну увагу приділяти безпеці відповідним нафто- та газопроводам, яка на даний час є на недостатньому рівні.

Трубопровідному належить особливе місце транспорту в системі транспортній України. Згідно із Законом «Про транспорт» транспорт трубопровідний є енергозабезпечуючим стратегічним об'єктом, що визначає в системі його особливе місце.

Новий етап трубопровідного транспорту у розвитку пов'язаний з будівництвом етилено-, етано- й аміакопроводів, та інших магістралей. Транспортування хімічних продуктів підземними трасами у 2-3 рази їх доставку прискорює. Широко нові напрямки розвиваються— гідротранспорт рудних матеріалів й вугілля.

Систему транспорту трубопровідного складають України: транспорт магістральний трубопровідний, що як єдиний функціонує технологічний комплекс з усіма спорудами й об'єктами, за допомогою здійснюють якого міждержавні, транзитні, поставки міжрегіональні продуктів транспортування споживачам; трубопровідний промисловий транспорт – весь немагістральний інший транспорт виробництв у межах, а також внутрішньопромислові нафтобазові, газо- нафто-, і продуктопроводи, міські газопровідні, теплопровідні, водопровідні, меліоративні системи, каналізаційні мережі, тощо.

В Україні нафтопроводи діють Долина (в Івано-Франківській обл.), Битків-Надвірна (Івано-Франківсь), Дрогобич (Львівська обл.), Качанівка-Охтирка, Тнідинці-Прилуки (Чернігівська обл.), Кременчук (Полтавська обл.)-Кременчук-Черкаси, Херсон-Кременчук-Лисичанськ–Самара, який до Одеси через Снігурівку підведено. Через нього в Україну надходить нафта сибірська.

Через західних областей територію (Львівської, Волинської, Закарпатської) у 1963 р. нафтопровід європейський «Дружба». прокладено У 1975 р. став до ладу нафто- та продуктопровід Київ-Лубни-Кременчук.

Нафтопровідним транспортом поставляється нині 93% нафти усієї, яку Україна споживає. Нафтопровідний України транспорт має 12 нафтопроводів основних завдовжки 2,6 тис. км. Діаметр 720 мм труб. Система нафтопроводів в основному забезпечувала доставку нафти з Росії.

Розробляється транспортування нафти кілька варіантів. Найбільш оптимальніший - у порти Південний та Одеса з країн південного Середземномор'я й Близького Сходу танкерним флотом, перевалка в Одесі її й нафтопроводами перекачування на заводи нафтопереробні Херсона, Лисичанська й Кременчука. Частково перероблятиметься нафта на нафтопереробному Одеському заводі, що потребує реконструкції. Ця схема економічну незалежність забезпечує Україні можливості завдяки закупівлі у кількох держав нафти і транспортування її в Україну безпосередньо через інші країни без транзиту.

Мережа нафтопроводів забезпечити здатна зворотне нафти постачання з Одеси. Однак будівництво потрібне гілки другої нафтопроводу, посилення для пропускання на нафтопроводі нафти великого обсягу: Снігурівка-Одеса (20-45 млн. т); Кременчук-Снігурівка (26-37 млн. т), а також переобладнання для реверсу нафти насосних станцій.

Одночасно виникає створенні державного потреба в запасу нафти близько 15 млн. т. В Україні, сприятливі є геологічні формації для створення сховищ підземних такого обсягу (кристалічний український щит, Дніпровсько-Донецька западина).

У перспективі для забезпечення нафтою України значення важливе матимуть поставки з країн Середнього і Близького Сходу. Поставлятиметься танкерами вона до Одеського порту, де потраплятиме через нафтотермінал на нафтопереробний завод і систему нафтопроводів - на Кременчуцький,

Лисичанський, Херсонський нафтопереробні заводи. Будівництво з Одеси нафтопроводу до нафтопроводу «Дружба» могло б сприяти поставкам цих регіонів нафти з Азербайджану в країни Західної та Центральної Європи з наданням транспортних послуг Україною.

Для функціонування ефективнішого галузі буде потрібно модернізувати нафтопроводи від Одеси до Кременчука і Херсона, що змогу дасть збільшити транспортування обсяги нафти, забезпечити реверс.

Газопровідний транспорт. Так, найбільші такі газопроводи Шебелинка-Брянськ, Шебелинка-Харків, Шебелинка-Дніпро-Кривий Ріг-Одеса-Кишинев, Шебелинка-Диканька. З Прикарпаття газопроводи йдуть на Словаччину, Чехію, Польщу. Через східну частину України траси проходять газопроводів Москва-Північний Кавказ.

В Україні створено продуктопроводів мережу: аміакопровід Одеса-Горлівка-Тольятті, етиленопровід Калуш-Чепіль (Угорщина).

Газопровідний транспорт забезпечував Україні раніше доставку газу з Російської Федерації (79%), за рахунок видобутку в Україні (16%), Туркменістану (5%). Мережею газопостачання було охоплено міських (45%) і сільських населених пунктів (8%) України, що є недостатньо [243].

Одною з головних особливостей трубопровідного транспорту є рухомого складу відсутність, а звідси постійний режим незалежно від кліматичних умов та стану погоди роботи, порожніх пробігів, простота в режимі управління перевезеннями та експлуатації. Трубопровідний транспорт за останні десятиліття найбільш темпами швидкими розвивався.

Трубопровідний транспорт передачу здійснює на відстань твердих або газоподібних, рідких продуктів по трубах, які під землею або на землі укладають, на естакадах також. Насосні здійснюють рух вантажу або компресорні станції. Розрізняють газопровід, нафтопровід, пульпопровід, водопровід, залежно від продукту, який транспортується.

У порівнянні з іншими транспорту видами, транспорт трубопровідний має основні наступні переваги: можливість трубопроводів прокладки на велику відстань; високий механізації рівень робіт будівельно-монтажних; можливість в різних умовах кліматичних роботи; дальність перекачування, ритмічність висока, безперервна практично робота протягом року усього з різною здатністю пропускною й втратами мінімальними; можливість нафти й нафтопродуктів перекачування із досить в широких межах в'язкістю; можливість впровадження систем автоматизованих керування всіма технологічними основними процесами; великої кількості персоналу не вимагає.

З розвитком мережі транспорту вищезазначені трубопровідного основні переваги вартості транспортування нафтопродуктів сприяють зниженню, газу і нафти, подальшому його розвитку. Удвічі дешевше трубопровідний транспорт річкового, а залізничного у шестеро. Він може розвиватись крім того, в умовах місцевості різного рельєфу. Його прокладаються магістралі через великі простори водні (море). Значне одержують поширення нафто- і газопроводи підводні на глибинах більше 500 метрів. Наприклад, в Середземному морі по газопроводу між Італією та Тунісом алжирський газ надходить до Італії.

Не зважаючи на переваги, транспорт трубопровідний має основні недоліки наступні: вартість висока будівництва трубопроводів (переходи, деталі трубопроводу, труби, арматура); складності в важкопрохідних районах щодо прокладання; екологічна небезпека, при експлуатації дюкерів особливо (підводних переходів).

Основним законом, який регламентує роботу трубопровідного транспорту є Закону «Про трубопровідний транспорт» [154]. Метою його є: регулювання на всіх етапах відносин створення, функціонування (реконструкція, проектування, будівництво, капітальний ремонт, експлуатація) трубопровідного транспорту; встановлення безпеки гарантій здоров'я та життя населення; забезпечення національного багатства і охорони природного навколишнього середовища України від негативного можливого впливу від об'єктів під час експлуатації цього виду транспорту.

Державне управління здійснюють у сфері трубопровідного транспорту центральні, а також місцеві державні органи виконавчої влади, органи місцевого самоврядування відповідно до законодавства України в межах їх компетенції.

Слід зауважити, що в сфері трубопровідного транспорту державне управління здійснюють Міністерство енергетики України, місцеві органи державної влади, органи місцевого самоврядування в межах їх компетенції, і трубопровідний транспорт не відноситься до Мінінфраструктури України.

На особливий період керівництво підприємствами безпосереднє трубопровідного транспорту та за їх діяльністю контроль забезпечуються Міністерством оборони України.

Контроль спрямовується у сфері трубопровідного транспорту на забезпечення законодавства додержання органами державної влади вимог про трубопровідний транспорт, органами місцевого самоврядування, а також установами, підприємствами, організаціями від форм власності видів діяльності незалежно та громадянами. У сфері трубопровідного транспорту державний контроль здійснюється відповідними відомствами та міністерствами, органами державного контролю і нагляду, іншими державними органами спеціально на те уповноваженими, а також відповідно до законодавства України органами місцевого самоврядування.

Охорона об'єктів трубопровідного магістрального транспорту здійснюється відомчими цих підприємств спеціальними підрозділами, порядок яких роботи визначається Правилами охорони трубопроводів магістральних, Кабінетом Міністрів України затвердженими. Охорона (у т.ч. пожежна) важливих найбільш об'єктів трубопровідного транспорту, лінійну частину включаючи, перелік яких Кабінетом Міністрів України встановлюється, здійснюється органами МВС України також на договірних засадах.

Також організаційна структура установ, підприємств, організацій транспорту трубопровідного залежить від завдань на них покладених, самими визначається підприємствами, організаціями, установами і затверджується

органами управління цих підприємств. Органи визначаються відповідно Кабінетом Міністрів України.

Варіант структури організаційного управління безпекою забезпечення на трубопровідному транспорті представлено на рисунку 3.6 [244].

Рис. 3.6. Варіант забезпечення управління безпекою організаційної структури на трубопровідному транспорті

Роботи, з ліквідацією пов'язані і попередженням на діючих трубопроводах аварійних ситуацій, негайно виконуються з повідомленням відповідних органів державної влади про це, органів місцевого самоврядування та представницьких органів, територіальних штабів.

З урахуванням наведеного вище, таким чином, можливо наступні висновки зробити:

1. Забезпечення рівня належної безпеки транспортної інфраструктури України є для сучасної держави одним з основних завдань. Стан її є незадовільним порівняно з розвиненими країнами світу. Оскільки їй приділяється недостатня увага поки що.

2. Державне управління трубопровідного транспорту в сфері безпеки здійснюють Міністерство енергетики України, в межах їх компетенції місцеві органи державної влади, а також органи місцевого самоврядування;

3. Трубопровідний транспорт свою безпеку забезпечує на основі відповідних сил, засобів, керівних документів,.

4. Водночас з зазначеним вище, є відсутність керівництва загальною транспортною безпекою України та взаємодії трубопровідного іншими видами транспорту у сфері безпеки, яка була б відповідними документами оформлена.

Висновки до розділу 3.

1. Встановлено, що пріоритетність значення безпеки транспортної інфраструктури для державного управління обумовлена, перш за все, масштабами території та гео економічним розташуванням України, її політичним і соціально-економічним розвитком, спрямованим на подальше зміцнення суверенітету. Аналіз впливу зовнішніх чинників на забезпечення безпеки транспортної інфраструктури показав, що процеси глобалізації модифікують структуру ризиків та загроз, через її транснаціональний характер посилюють інтерес міжнародних кримінальних й терористичних організацій, підвищують значення прикордонних конфліктів різної інтенсивності, мережових радикальних та сепаратистських структур, інформаційних війн тощо. Події, які почались в Україні у 2014 році з анексії Російською Федерацією Автономної Республіки Крим, окупації частини Донецької та Луганської

областей і продовжились повномасштабною військовою агресією, а також економічна криза – все це обернулось для України значним зниженням її міжнародного економічного впливу, підвищенням ризиків та загроз національній безпеці, зниженням можливостей захисту національних інтересів у сфері транспортної інфраструктури. Такі дії з боку Російської Федерації носять експансіоністський характер, спрямовані на досягнення домінування на євразійському просторі, активне долучення до ініціативи «Новий Шовковий шлях», та зниження конкурентних переваг України.

2. Визначено, що в Україні основні транспортні шляхи формують опорну транспортну мережу та активно вбудовуються в міжнародні транспортні системи, що дає змогу обрати оптимальні маршрути товароруку, підвищує швидкість доставки вантажів, забезпечує надійність перевезень. Транспортна інфраструктура України межує з Транс'європейською інфраструктурою (TEN-T), проте спостерігається низький рівень її інтеперабельності та загальне технологічне відставання. Використання геоелекономічних переваг нівелюються рівнем реалізації транзитного потенціалу та розвитку транспортно-логістичних технологій, зокрема через низький рівень якості транспортної мережі, швидкості транзитних перевезень, пропускної спроможності прикордонних пунктів пропуску, негнучку тарифну політику, що знижує транзитну конкурентоспроможність України. Мультимодальні та інтермодальні перевезення вантажів складають лише 0,5%, що у 30 разів менше країн ЄС, а витрати на транспортування становлять до 40% вартості продукції.

3. Проведений аналіз стану державного управління безпекою транспортної інфраструктури України дав змогу дійти висновку, що у цій сфері накопичився комплекс проблем нормативно-правового, фінансового, матеріально-технічного, організаційного, інформаційного та науково-технічного характеру. Показано, що транспортна інфраструктура України за обсягами пасажирських і вантажних перевезень, пропуском та оформленням транзитних вантажів, наявністю великих магістральних газо- та нафтопроводів, міжнародних енергосистем посідає одне з провідних місць у Європі. Транспортна інфраструктура України

охоплює 6 залізниць, 3 морські пароплавства та АТ "Укррічфлот", 67 авіакомпаній, 800 підприємств автомобільного транспорту, 50 тис. км трубопроводів та комплекс науково-виробничих підприємств. У цій сфері формується 7% ВВП і працює 6% зайнятого населення країни. При цьому матеріально-технічний стан транспортної інфраструктури відзначається високими показниками зношеності технічних засобів (до 80%), аварійності, травматизму і збитків.

4.Визначено, що у сфері забезпечення безпеки транспортної інфраструктури, найбільш проблематичним є автомобільний через його найбільшу розповсюдженість. Основними проблемами є поганий стан дорожнього покриття, інтенсифікація трафіку та відставання розбудови дорожньої інфраструктури, високий рівень аварійності з найвищим у Європі показником смертності. Так, мережа автомобільних доріг України становить 169,6 тис км, 90% з яких не ремонтувались останні 30 років. Щодня на дорогах трапляються понад 600 ДТП. При цьому його частка в структурі вантажних перевезень становить 15%, а переважаючими є залізничний та трубопровідний транспорт. Залізнична мережа України є однією з найбільших у Європі та сягає 19,7 тис км, 47,3% з яких є електрифікованими. Проте значна частина залізничної інфраструктури є застарілою і не відповідає сучасним вимогам. Кількість транспортних подій на залізничному транспорті становить 1000-1200 щорічно, що пов'язано із концентрацією випадків сходження з рейок рухомого складу та збільшенням аварій, завданих рухомим складом. Проблема безпеки залишається актуальною на трубопровідному транспорті, протяжність якого становить приблизно 50 тис. км. Серед причин аварій найбільш поширеною є порушенням вимог до його експлуатації. Більшість маршрутів орієнтовані на транзит газу та нафти з Російської Федерації, що створює додаткові ризики.

5.Показано, що значної уваги з боку держави потребує водний транспорт (морський та річковий) щодо забезпечення його безпеки, інфраструктуру якого складають 19 морських й 10 річкових портів і терміналів, 8 судноремонтних заводів. Водний транспорт відзначається застарілістю портової інфраструктури,

нестачею спеціалізованих терміналів та сучасного флоту, невідповідністю системи безпеки європейським стандартам. Аналіз компетенцій суб'єктів державного управління безпекою транспортної інфраструктури України показав, що відповідна система включає державний (Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України, Міністерство енергетики України, Міністерство внутрішніх справ України, Служба безпеки України), галузевий (Укртрансбезпека, Укравтодор, Державіаслужба, місцеві органи виконавчої влади), об'єктний (локальний) рівні. При цьому визначено, що наявна система державного управління безпекою транспортної інфраструктури відзначається недостатнім ступенем координації суб'єктів на центральному і місцевому рівні, наукових установ, громадських організацій та бізнес-структур, недосконалими є державний нагляд та контроль.

6. Показано, що розвиток системи державного управління безпекою транспортної інфраструктури відбувався в напрямі організаційного відокремлення суб'єктів управління різними підсистемами, результатом якого став поділ функцій управління окремими елементами транспортної інфраструктури, що пов'язані єдиними технологічними схемами, ускладнює формування транспортних хабів та єдиного інформаційного поля для стейкхолдерів. Взаємодія в системі державного управління безпекою транспортної інфраструктури базується на принципах обмеження державного втручання в транспортну діяльність, концентрації на розробленні та реалізації транспортної політики, а також контролю та оцінкою результатів. При цьому недосконалістю відзначається правовий механізм державного управління безпекою транспортної інфраструктури. Так, залишаються не прийнятими основні нормативні документи, які безпосередньо спрямовані на вирішення проблеми забезпечення безпеки транспортної інфраструктури, зокрема: закон про транспортну безпеку, концепція та стратегія транспортної безпеки, галузеві програми забезпечення безпеки на окремих видах транспорту.

7. Відкритими залишається питання уніфікації вітчизняного законодавства про транспорт відповідно до міжнародних правових актів,

імплементції стандартів ЄС у сфері транспортної інфраструктури (що не перевищує 53% на сьогодні), посилення протидії організованій злочинності. Проведений аналіз показав зростаючий розрив між рівнем міжнародних вимог та існуючим рівнем системи управління безпекою транспортної інфраструктури України. Недостатнім є фінансове забезпечення заходів з підвищення рівня транспортної безпеки. Обґрунтовано необхідність реформування системи державного управління безпекою транспортної інфраструктури через відмову від принципу «реагувати і виправляти» й переходу до принципу «попередити і запобігти».

РОЗДІЛ 4.

НАПРЯМИ РОЗВИТКУ СИСТЕМИ ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ В УКРАЇНІ

4.1. Стратегічні напрями розвитку системи державного управління безпекою транспортної інфраструктури

З моменту появи першого пасажира почала формуватися система, яка забезпечує його безпечне перебування на вокзалах, аеропортах, портах, автостанціях у потягах, повітряних та водних судах, посадочних платформах, пірсах, портах. Кожна нова епоха ставила перед транспортниками усе більш складні завдання із забезпечення безперебійної і безпечної роботи транспортної галузі.

Вокзальні комплекси, великі мости і магістральні шляхопроводи, бази пально-мастильних матеріалів, вузли зв'язку, джерела водо- та енергопостачання інші об'єкти життєзабезпечення транспорту завжди привертали увагу екстремістські настроєних елементів та терористів, тому кожна держава опікується створенням системи попередження і захисту від цих посягань. Саме тому, механізмів державного управління вдосконалення щодо забезпечення України транспортної безпеки й концентрація держави зусиль на актуальних визначених напрямках ефективності їх підвищення дозволить державному регулюванню оптимізувати транспортну систему України шляхом виявлення своєчасного, нейтралізації та запобігання загроз у галузі транспорту національним інтересам.

Трансформаційні економічних системах зміни в перехідних розвинутих та економічних системах, на початку нового тисячоліття глобалізаційні процеси спричинили підвищення значне наукового інтересу до переосмислення місця в ієрархії потреб людини транспортної безпеки та

вивчення проблем безпеки. Необхідність безпеки забезпечення є вихідною соціальною потребою в цілому суспільства і людини зокрема, природні чи будь-які соціальні явища через призму людина розглядає можливої власної безпеки загрози і можливості забезпечення. Безпека – це основа цивілізації й державності, передумова головна існування держави людського чи суспільства. Втрата як атрибуту безпеки, тобто властивості невід’ємної соціально-економічної системи, до загибелі призводить системи. Відповідно одним із базових завдань будь-якої соціально-економічної системи є забезпечення безпеки, зокрема транспортної безпеки в першу чергу.

Трансформації в соціально-економічних системах мають своє відображення на транспортних системах світу, що в свою чергу висуває нові вимоги до транспортної безпеки. Інноваційні розробки вже зараз дозволяють пересуватись дуже швидко, комфортно і економно. Британська компанія The Economist Intelligence Unit, яка займається економічним прогнозуванням, визначила, яким буде транспорт в найближчі 5, 10 і 25 років. Деякі його види вже курсують вулицями окремих міст, а про деякі ми ще навіть не чули.

Безпілотники. Більшість представників автомобільної галузі впевнені, що люди масово почнуть користуватися безпілотними вантажівками, таксі та автобусами вже до кінця 2021-2022 років. Tesla, Toyota, Ford, Volvo, Renault і інші виробники вже тестують прототипи таких машин, а в Дубаї, Токіо, Сідней і Лас-Вегасі навіть з’явилося роботаксі.

Сьогодні частка безпілотних машин на дорогах мінімальна, і кредит довіри до них не надто високий. Однак фахівці стверджують, що саме за такими автомобілями майбутнє. Вони швидше звичайних автомобілів реагують на перешкоди на дорозі, що дозволяє уникнути аварій. А ще не порушують правила дорожнього руху і мінімізують пробки на дорогах.

Літаючі потяги. Технологія магнітної левітації або маглев полягає в тому, що потяг рухається завдяки силі електромагнітного поля і, на відміну від традиційних потягів, не торкається поверхні рейок. Першу повноцінну магнітно-левітаційну лінію – Chuo Shinkansen відкрили в Японії. Вона з’єднає

Токіо, Нагай і Осаку. Перевага таких поїздів – висока швидкість руху, вони можуть розганятися до 603 км / год.

Однак Ілон Маск представив ще більш швидкий вид транспорту – Hyperloop, або гіперпетлю. Це наземний трубопровід, у середині якого зі швидкістю від 480 до 1220 км / год їздитимуть транспортні капсули. І маглев, і гіперпетля можуть стати альтернативним видом транспорту вже.

SkyWay. SkyWay – це інноваційна транспортна система, яка здатна швидко перевозити людей як в межах міста, так і в інші населені пункти. SkyWay – це пасажирські і вантажні модулі, які на сталевих колесах рухаються по спеціальних рейках, закріплених між опорами. Між опорами може бути від 40 до 1000 м.

Face ID. Широке поширення систем ідентифікації скоро зробить абсолютно непотрібними для доступу в салон і запуску двигуна ключі. Автівки навчаться просто впізнавати водія “в обличчя” і по голосу, а двигун буде заводитись автоматично після розпізнавання відбитку пальця сенсором, вбудованим в кнопку “Старт”.

UAM: симбіоз персонального повітряного транспорту і міських аеромобільних сервісів. Рішення, яке Hyundai пропонує для міст майбутнього, – це Urban Air Mobility (UAM), інноваційна мобільна платформа, яка об’єднує персональний повітряний транспорт і міські аеромобільні сервіси. UAM забезпечує безперешкодний політ по місту за допомогою особистого повітряного транспорту, здатного виконувати вертикальний зліт і посадку з використанням електротяги (eVTOL).

UAM вважається ключовим інноваційним бізнесом майбутнього, який буде сприяти вирішенню нагальних транспортних проблем мегаполісів, таких, як пробки на дорогах, і трансформувати парадигму мобільності.

Hub: абсолютно новий простір. Hub, інноваційний простір, який об’єднує повітряні і наземні транспортні засоби. Хаб має злітно-посадковий модуль для даху і наземні док-станції. В майбутньому Hyundai планує зробити інтелектуальну мобільність більш доступною, розмістивши подібні хаби в

містах майбутнього і створивши нову екосистему мобільності навколо мережі UAM-PBV-Hub [272]. Саме тому, вирішення проблем забезпечення транспортної безпеки є і буде залишатись актуальною.

У структурі всього світу «міністерств транспорту» існують служби спеціальні (відділення, відділи, напрямки) з безпеки. Функціонально відрізняються вони одна від одної: від випадків здійснення розслідування безпеки руху порушення до запобігання та протидії терористичним проявам. Тому, для різних транспортних систем, розуміння масштабів коротко розглянемо деяких країн світу провідних транспортні системи та їх «міністерства транспорту», як основного суб'єкта забезпечення безпеки транспортної інфраструктури.

Коротко розглянемо країни в яких присутні всі види транспорту : США, як велику розвинену країну, яка має збалансовану транспортну систему та систему транспортної безпеки; КНР, як теж велику країну з потужною економікою, яка приводить до розвитку транспортної системи і безпеки, Японію, яка є державою острівною, але одне з перших місць займає за транспортними інноваційними технологіями, і звісно безпеки їх впровадження та Ізраїлю, держави не великої, для якої будь-які питання безпеки є завданням першочерговим.

Щодо США, то відносні та абсолютні розміри рухомого складу і транспортної інфраструктури США є дуже великими. В перевезенні вантажів залізниці передують (38%), автомобільний транспорт (28%), водний внутрішній (16%), а також трубопроводи (18%), у пасажирських перевезеннях - автомобільний складає 82%, авіаційний – 17%. Частка залізниць, морського, внутрішнього водного транспорту в пасажирських перевезеннях, за винятком круїзів туристських, до мінімуму зведена. Одночасно роль зростає авіації в вантажів перевезенні. Значна частина флоту морського США під «дешевими прапорами» плаває.

Каркас автомобільних і залізничних шляхів невелике число становить широтних напрямків та меридіональних, які отримали "транспортних

коридорів" назву. Вони важливі райони зв'язують і метрополітени. Північно-східний "коридор" є найнапруженішим (Вашингтон-Бостон), а також "коридори", які з'єднують з Приозер'ям Північно-східний мегалополіс. Чотири "коридори" трансконтинентальні початок беруть у містах Омаха, Міннеаполіс-Сент-Пол, Новий Орлеан і Канзас-Сіті. Серед "коридорів" меридіональних виділяються напрямки Чикаго-Маямі, Нью-Йорк-Флорида, Лос-Анджелес-Сіетл, Новий Орлеан і Сан-Антоніо. Залізниці, трубопроводи і шосе зв'язують США з Мексикою і Канадою. Серед водних внутрішніх шляхів найбільше мають значення Великі озера, система Міссісіпі-Огайо і канали. Берегові канали гирла річок з'єднують і лагуни й можливість дають суднам річковим, не виходячи у море, проходити вздовж узбережжя.

Особлива роль належить транспорту автомобільному в США. Автомобільних доріг загальна протяжність становить 6,3 млн км. В більшості регіонів країни засіб основний пересування населення - це особистий автотранспорт. Насиченість автомобілями країни найвища в світі і зростати продовжує. Легкових нараховується 146 млн автомобілів, вантажних і автобусів понад 48 млн. В умовах власне "сімейне авто" США стало реальністю вже в 20-х роках ХХ ст, традицією та елементом престижу, тобто ніж у Європі та Японії на півстоліття раніє. Чимало мають по два автомобілі сімей зараз. Існує уживаних машин широкий ринок, який щорічний обмін полегшив старих на нові. Автомобіль продовжує на все життя мати величезний вплив американців. Сучасна структура метрополітенів просторова саме ним породжена [273].

Національна рада з безпеки на транспорті (далі - НРБТ) – розслідувальне агентство Федерального уряду США, обов'язком якого є розслідування аварій на цивільному транспорті, зокрема авіаційних, залізничних, деяких видів автомобільних, кораблів і катерів та аварій на трубопроводах. НРБТ також розслідує витoki небезпечних речовин, які сталися під час їхнього транспортування. Вона може допомагати в розслідуваннях військовим та урядам інших країн на їхнє прохання. НРБТ має чотири регіональні офіси в Анкориджі (Аляска), Денвері (Колорадо), Ешбурні (Вірджинія) та в Сіетлі

(штат Вашингтон), а також тренувальний центр в Ешбурні.

Формально «Національна рада з безпеки на транспорті» є назвою розслідувальної ради, яка складається з п'яти осіб, що призначаються Президентом і затверджуються Сенатом на п'ятирічний термін. Більше трьох членів ради не можуть бути з однієї політичної партії. Одного з цих членів призначають головою на дворічний термін за наказом Президента США, і Сенат затверджує цей наказ. Віце-голову призначають таким самим чином. Зазвичай під назвою «Національна рада з безпеки на транспорті» розуміють все розслідувальне агентство, яким керують ці п'ять членів.

Першочерговою місією НРБТ є визначення причин транспортних аварій та видача рекомендацій для покращення транспортної безпеки. На основі результатів розслідувань, рада видає рекомендації агентствам та інституціям і має певні повноваження щодо запровадження цих рекомендацій, хоча і не має повноважень щодо перевірки їх виконання.

Розслідування значних інцидентів у США зазвичай починаються зі створення «робочої групи», в яку входять спеціалісти в області, пов'язаній з аварією, і які негайно відправляються на місце аварії. Ця робоча група може складатися з 3–12 осіб, залежно від аварії. Після проведення розслідування рада може провести громадські слухання з приводу аварії і результатів її розслідування. Після того, як розслідування завершено, НРБТ публікує звіт, у якому можуть міститись рекомендації.

Авіація: рада має повноваження з розслідування всіх аварій у цивільній авіації на території США, а також інцидентів, в яких взяли участь цивільні і військові літаки, але з залученням відповідних військових посадовців. В деяких випадках, через обмеженість ресурсів, НРБТ просить Федеральну авіаційну адміністрацію зібрати інформацію на місці аварії.

Наземний транспорт: рада має повноваження з розслідування всіх залізничних аварій та аварій на автотрасах, у яких була значна кількість жертв або значне пошкодження майна.

Морський транспорт: у розслідуванні водних аварій, повноваження розділені між НРБТ та Береговою охороною США. Розподіл повноважень та обов'язків щодо розслідування водних аварій описаний в деталях в Меморандумі про взаєморозуміння між цими двома організаціями.

Трубопроводи: рада має повноваження з розслідування всіх аварій на трубопроводах, які спричинили людські жертви, значне пошкодження майна, або значну шкоду довкіллю.

Допомога в кримінальних розслідуваннях: НРБТ має повноваження з розслідування аварій на цивільному транспорті, але не кримінальних злочинів. Якщо Генеральний прокурор США оголосить цей випадок пов'язаним зі злочиним, рада має передати розслідування Федеральному бюро розслідувань. НРБТ може продовжувати брати участь в розслідуванні, надаючи технічну допомогу ФБР. Наприклад, спеціалісти НРБТ з гарним знанням конструкції літаків допомагали ФБР розслідувати терористичний акт 11 вересня 2001 року.

Допомога іншим державним установам: окрім допомоги ФБР в кримінальних розслідуваннях, НРБТ також допомагала Національному управлінню з аеронавтики і дослідження космічного простору розслідувати катастрофи шатлів «Челленджер» та «Коламбія». Також НРБТ допомагає Збройним силам США, на їхнє прохання, розслідувати аварій з військовими літаками, наприклад у розслідуванні падіння військово-транспортного літака в Хорватії в 1996 році.

Допомога іноземним урядам: НРБТ може надати допомогу в розслідуванні урядам інших держав в розслідуванні аварій, що трапилися поза межами США, за деяких умов. Серед таких випадків можуть бути випадки з літаками, які зареєстровані в США, власником яких є американська компанія або в яких містились деталі, виготовлені в США. НРБТ також може надавати технічну та іншу допомогу в розслідуваннях іншим країнам, в яких немає належного обладнання чи спеціалістів.

Від моменту свого створення НРБТ видало близько 14 000 рекомендацій з підвищенням транспортної безпеки, з яких 73 % були повністю чи частково запроваджені. Починаючи з 1990 року, рада щорічно публікує список рекомендацій, які на її думку, значно покращать транспортну безпеку. Серед покращень, запропонованих НРБТ або таких, що були введені через їхні звіти.

Маловідомим обов'язком НРБТ є виконання обов'язків апеляційної інстанції для пілотів, авіатехніків, компаній пов'язаних з авіацією та моряків, яких Федеральна авіаційна адміністрація або Берегова охорона забрали ліцензії. НРБТ винаймає декількох адміністративних суддів, які розглядають такі справи, тале рада може розглянути таку справу самостійно. Рішення ради можуть бути оскаржені в федеральних судах США, але федеральні суди не відмінять рішення ради, якщо воно не було прийняте із зловживаннями чи з недостатньою кількістю доказів.

Також НРБТ має власну академію в Ешбурні, Вірджинія, в який проходять підготовку співробітники НРБТ та інших урядових організацій, іноземних урядових організацій та приватних компаній [274].

Транспорт представлений автомобільним Китаю, повітряним, залізничним, водним (річковим, морським, озерним) і трубопровідним, у пунктах міжміському та у сполученні населених діє транспорт громадський пасажирських перевезень. Площа країни дорівнює 9,6 млн км² (у світі 4-те місце). Форма території країни - складна, найбільш населена частина компактної форми; максимальна дистанція з півночі на південь – 4020 км, на захід зі сходу - 4830 км. Географічне положення вигідне та велика площа території Китаю дозволяє йому контролювати сухопутні транспортні шляхи між Північною, Центральною, Південною і Південно-Східною Азією, морські транспортні шляхи Далекого Сходу.

Загальна в Китаї довжина автошляхів, на 2011 рік станом, дорівнює 4,1 млн км, з яких із твердим покриттям 3,4 млн км (84,9 тис км швидкісних автомагістралей) із покриттям твердим і 652 тис км без нього (у світі 3-те місце).

Загальна залізничних колій довжина країни, на 2014 рік станом, становила 191,2 тис км (у світі 2-ге місце), 100 км з яких широкої колії 1520 мм, 190 тис км стандартної колії (1435 мм) (92 тис км електрифіковано), 500 км вузької колії (762 мм), 670 км вузької колії 1000 мм.

В країні на 2013 рік станом, діє аеропортів 507 (у світі 14-те місце), з них 463 із покриттям твердим смуг злітно-посадкових і із ґрунтовим 44 [1]. Аеропорти за довжиною смуг злітно-посадкових в країні розподіляються так: довші за 3047 м –71; від 3047-2438 м - 158; від 2437-1524 м - 123; від 1523-914 - 25; коротші за 914 м - 86.

У країні на 2015 рік станом, зареєстровано 56 авіапідприємств, які оперують 2890 повітряними суднами. Загальний пасажирообіг за 2015 рік на міжнародних становив і внутрішніх рейсах 436 млн осіб. За 2015 рік повітряним транспортом було перевезено 19,8 млрд тонно-кілометрів вантажів (без врахування пасажирів багажу). Станом на 2013 рік, у країні, діє і споруджено 47 майданчиків гелікоптерних.

Китай є членом ІКАО (Міжнародна організація цивільної авіації). Згідно зі ст. 20 Конвенції про цивільну міжнародну авіацію (Чикаго, 1944 р.), Міжнародна цивільної організація авіації для країни повітряних суден, на 2016 рік станом, реєстраційний префікс - В закріпила, на радіопозивних заснований, Міжнародним союзом електрозв'язку виділених (ІТУ). Аеропорти Китаю літерний код ІКАО мають.

Головні морські порти країни: Далянь, Нінбо, Циндао, Цінхуандао, Шанхай, Шеньчжень, Тяньцзінь. Річний вантажообіг контейнерних терміналів (дані за 2011 рік): Далянь - 6,4 млн, Гуаньчжоу - 14,26 млн, Нінбо - 14,72 млн, Циндао - 13,02 млн, Шанхай - 31,74 млн, Шеньчжень - 22,57 млн, Тяньцзінь - 11,59 млн контейнерів (TEU). СПГ-термінали для імпорту скрапленого природного газу діють у портах: Фучжань, Гуангдон, Янгсу, Шандонг, Шанхай, Таньшань, Жеянґ.

Станом на 2010 рік, країни морський торговий флот складався з 2030 суден морських з тоннажем більше 1000 реєстрових тонн кожне (у світі 3-те

місце), з яких: ліхтеровозів - 7, балкерів - 621, суховантажів - 566, інших вантажних суден - 10, танкерів для хімічної продукції - 140, контейнеровозів - 206, газовозів - 60, пасажирських суден - 9, вантажно-пасажирських суден - 81, нафтових танкерів - 264, рефрижераторів - 33, ролкерів - 8, спеціалізованих танкерів - 2, автовозів - 23.

На 2010 рік саном, кількість морських торгових суден, що під прапором ходять країни, але є інших держав власністю - 22, під прапорами зареєстровані інших країн 1560. Судноплавних річок загальна довжина і ділянок водних шляхів, для суден доступних з дедвейтом більше 500 тонн, становила 11 тис км у 2011 р. (у світі 1-ше місце).

Головний річковий порт країни: Гуанчжоу на Перлинній річці.

Загальна довжина газогонів в Китаї, станом на 2013 рік, становила 48512 км; нафтогонів – 23072 км; інших трубопроводів - 31 км; продуктогонів - 15 298 км; водогонів - 9 км.

В КНР найбільше в світі міст в яких працює метрополітен.

Держава управління здійснює через міністерство транспорту транспортною інфраструктурою країни [275].

Міністерство транспорту КНР - міністерство при Держраді КНР, яке є відповідальним за правила дорожнього, повітряного та водного транспорту, але не відповідає за звичайний залізничний транспорт, який знаходиться в підпорядкуванні Міністерства шляхів сполучення.

Не зважаючи на англійську назву свого попередника, Міністерство зв'язку, міністерство не несе відповідальності за не транспортні комунікації, такі як телекомунікації, радіочастоти, радіомовлення та видачу ліцензій на придбання смуг або широкосмуговий зв'язок (Інтернет). На справді «міністерство зв'язку» та його китайська назва «Цзяотун Бу» також буквально означає «міністерство транспорту». Її англійська назва передалась в спадок від попередніх китайських урядів. Під час імперії Цін та термінів Республіки Китай, це міністерство очолювало поштові, транспортні та телеграфні послуги. В період Народної Китайської Республіки, адміністрація поштових та

телеграфних послуг була передана іншим міністерствам і тільки адміністрація дорожнього та водного транспорту були збережені і їх англійська назва зосталась не змінною в силу історичних умов.

На початку березня 2008 року, Народний Конгрес 2008 року проголосив про створення міністерства автомобільного, повітряного та водного транспорту. Міністерство зв'язку, цивільної авіації та Державне поштове бюро були об'єднані в нове Міністерство транспорту Народної Республіки Китаю.

Підвідомчі агентства: Адміністрація цивільної авіації Китаю; ChinaPost; Китайська Морська адміністрація безпеки [276].

Японії транспорт представлений залізничним, повітряним, автомобільним, водним і трубопровідним, громадський транспорт діє у населених пунктах та міжміському сполученні. Площа країни 377, тис км. (у світі 62 місце). Форма острівний архіпелаг території країни, у субмеридіональному напрямку витягнутий; дистанція максимальна на південь з півночі 2800 км (за координатами), на захід зі сходу 2850 км, найбільша відстань суходолом (острів Хонсю) не перевищує 300 км. Географічне положення дозволяє Японії контролювати транспортні морські шляхи в цьому регіоні, важливий транстихоокеанських маршрутів повітряних хаб між Північною Америкою та Азією.

Загальна довжина у Японії автошляхів, на 2015 рік станом, дорівнює 1,2 млн км, з яких із твердим покриттям 992,8 тис км (8,4 тис км автомагістралей) і 225,9 тис км без нього (у світі 6-те місце) [1]. Єдина високошвидкісних мережа доріг розділена з обмеженим доступом на платні, що великі міста з'єднують, і такі, що під контролем знаходяться підприємств країни.

Загальна залізничних колій країни довжина, на 2012 рік станом – 27,1 тис км (у світі 12-те місце), з яких: 4,8 тис км стандартної колії (1435 мм); 132 км шляхів двоколійних (1435 і 1067 мм); 22,2 тис км вузької колії (1067 мм).

Десятки залізничних компаній японських на регіональних конкурують і місцевих ринках перевезень пасажирських. Наприклад, підприємства Kintetsu Corporation, Japan Railways Group, Keio Corporation, Seibu Railway. Часто ці

підприємства стратегічно мають універмаги або нерухомість поруч зі станціями. Близько 250 поїздів Сінкансен високошвидкісних великі міста поєднують. Рух відбувається усіх поїздів точно за графіком.

В країні, на 2013 рік станом, діє аеропортів 175 (місце у світі 33-тє), з них із твердим злітно-посадкових смугпокриттям 142 та з ґрунтовим 33. Найбільший аеропорт міжнародний Токіо - аеропорт найбільш завантажений в Азії. Найбільші хаби міжнародні: аеропорт міжнародний Наріта (Токіо), Кансай міжнародний аеропорт (Осака/Кобе/Кіото) і Тюбу міжнародний аеропорт (Нагоя).

Аеропорти за довжиною злітно-посадкових смуг країни розподіляються таким чином: довші за 3047 метрів - 6; від 3047-2438 метрів - 45; від 2437–1524 метрів - 38; від 1523-914 метрів 28; коротші за 914 метрів 25.

Станом на 2015 рік в країні зареєстровано 23 авіапідприємства, які оперують 627 повітряними суднами. Загальний пасажирообіг за 2015 рік на міжнародних і внутрішніх рейсах становив 113,76 млн осіб. За 2015 рік повітряним транспортом було перевезено 8,88 млрд тонно-кілометрів вантажів (без врахування багажу пасажирів).

Саном на 2013 рік в країні споруджено 16 гелікоптерних майданчиків. Також Японія є членом ІКАО (Міжнародної організації цивільної авіації). Згідно зі ст.20 Конвенції про цивільну міжнародну авіацію (Чикаго, 1944 р.), Міжнародна організація авіації цивільної для країни повітряних суден, на 2016 р., станом закріпила префікс JA реєстраційний. Аеропорти Японії літерний мають ІКАО-код, що з RJ починається.

Головні морські порти країни: Чиба, Кавасакі, Кобе, Міцушима, Модзі, Нагоя, Осака, Токіо, Томакамаї, Йокогама. Річний вантажообіг контейнерних терміналів (дані за 2011 рік): Кобе - 2,73 млн, Нагоя - 2,5 млн, Осака - 2,17 млн, Токіо - 4,4 млн, Йокогама - 2,99 млн контейнерів (TEU). СПГ- термінали для імпорту скрапленого природного газудіють у портах: Чиїта, Фукуока, Футтсу, Хашиное, Хакодате, Хатсукаїті, Огішіма, Ніїгата, Хімеїдзі, Дзоетсу, Кагошіма,

Кавагое, Кітакюсю, Міцушима, Нагасакі, Наоетсу, Негіші, Огішіма, Оїта, Сакаї, Сакайдо, Сенбоку, Шімізу, Мінато, Содегаура, Тобата, Янаї, Йокаїчі, Накагусюкю.

Торговий морський флот країни, на 2010 рік станом, з 684 складався суден морських з понад 1 тис. тонажем реєстрових тон кожне (у світі 16-те місце), з яких: 168 балкерів, 34 суховантажів, інших вантажних суден - 3, танкерів для хімічної продукції - 29, газозовів - 58, контейнеровозів - 2, пасажирських суден - 11, автовоівів - 54; вантажно-пасажирських суден - 117, нафтових танкерів - 152, ролкерів - 52, рефрижераторів - 4, зареєстровані під прапорами інших країн - 3122.

Загальна довжина ділянок судноплавних річок і шляхів водних, для суден доступних з дедвейтом понад 500 тонн становила 2010 р. 1770 км (у світі 44-те місце). Загальна довжина газогонів у Японії, станом на 2013 рік, становила 4,4 тис км; 174 км нафтогонів; 104 км інших трубопроводів.

Держава управління здійснює транспортною країни інфраструктурою через Міністерство інфраструктури, земель, туризму [277]. Міністерство є центральним органом Японії виконавчої влади. Відповідає за інфраструктуру, транспорт, землі країни, є складовою японського уряду. Воно має ефективно земельними ресурсами розпоряджатися Японії, нагляд здійснювати за ремонтом і будівництвом споруд у пунктах населених, наземного сполучення шляхів, а також у належному стані підтримувати озера та річки.

До обов'язків важливих відомства цього відноситься керівництво туризмом, транспортом, протидія катастрофам і аваріям, метеорологічне спостереження, забезпечення безпеки океану і морів.

Міністерство за величиною в Японії є другим серед міністерств за штатних кількістю працівників. Воно було утворене шляхом об'єднання у січні 2001 Міністерства перевезень, Міністерства будівництва, а також Відділу розвитку Хоккайдо і Земельних відділів інших 4-х міністерств. Автономними виступають такі органи, як Департамент Японії морської безпеки. Установою з особливим статусом є Японський інститут географії [278].

Транспорт Ізраїлю представлений автомобільним, залізничним, повітряним, водним (морським) і трубопровідним, у міжміському сполученні діє громадський пасажирський транспорт та у населених пунктах. Площа країни дорівнює 20,7 тис км² (у світі 154 місце). Форма країни території - в меридіональному напрямку видовжена; максимальна дистанція 420 км на південь з півночі, 110 км на захід зі сходу. Географічне Ізраїлю положення дозволяє контролювати країні транспортні морські шляхи у Східній частині Середземномор'я, сухопутні на Близький Схід з Єгипту, транспортне сполучення Сектор Газа палестинської території.

Загальна довжина у Ізраїлі автошляхів, на 2011 рік станом, дорівнює 18,5 тис км із твердим покриттям (449 км швидкісних автомагістралей) (115-те місце у світі). Загальна довжина станом на 2014 рік в країні залізничних колій 1250 км становила (у світі 82 місце), з яких 100% стандартної колії (1435 мм).

Станом на 2013 рік в країні 47 діє аеропортів (у світі 94 місце), 29 з них із покриттям твердим злітно-посадкових смуг і з ґрунтовим 18. За довжиною розподіляються аеропорти країни злітно-посадкових смуг таким чином:

- довші за 3047 метрів - 2;
- від 3047-2438 метрів - 5;
- від 2437-1524 метрів - 6;
- від 1523-914 метрів - 11;
- коротші за 914 метрів - 5.

В країні, станом на 2015 рік, зареєстровано бавіапідприємств, які оперують 60 повітряними суднами. Загальний пасажирообіг за 2015 рік на міжнародних і внутрішніх рейсах становив 6,0 млн осіб. За 2015 рік повітряним транспортом було перевезено 758,6 млн тонно-кілометрів вантажів (без врахування багажу пасажирів).

В країні, станом на 2013 рік, споруджено і діє три гелікоптерні майданчики.

Ізраїль є членом ІКАО (Міжнародної цивільної організації авіації). Відповідно до ст. 20 Конвенції про цивільну міжнародну авіацію (Чикаго, 1944р.), Міжнародна цивільна організація авіації станом на 2016 рік для суден повітряних країни закріпила реєстраційний 4X префікс. Аеропорти Ізраїлю літерний мають код ІКАО, що з LL починається.

Головні морські порти країни: Ашдод, Ейлат, Хедера, Хайфа. Річний вантажообіг контейнерних терміналів (дані за 2011 рік): Ашдод - 1,17 млн, Хайфа - 1,24 млн контейнерів (TEU).

Морський торговий флот країни, на 2010 рік станом, складався з 8 суден морських тонажем понад 1 тис. GRT кожне (у світі 120-те місце), з яких: 1 суховантаж, 7 контейнеровоз.

Станом на 2010 рік, кількість торгових морських суден, що зареєстровані під прапорами інших країн – 48. Загальна газогонів довжина у Ізраїлі, станом на 2013 рік, становила 763 км; продуктогонів - 261 км; нафтогонів – 442 км.

Держава транспортною інфраструктурою здійснює управління через Міністерство країни безпеки шляхів і транспорту [279]. Міністерство Ізраїлю – забезпечує транспортної інфраструктури життєздатність як частини складової росту Ізраїлю економічного та розвитку. Відповідає воно за: планування та будівництво інфраструктури, управління наземного транспорту; управління транспортом повітряним; управління інфраструктурою транспорту морського; забезпечення даними метеорологічними.

Метою роботи міністерства є:

- забезпечення ефективної роботи та надійної наземного, морського та повітряного транспорту;
- розвиток та підтримка безпечної, ефективної, комплексної та екологічно стійкої інфраструктури транспортної зі всіма галузями економіки у взаємодії з державами-сусідами за погодженням;
- економіку з державами-сусідами за погодженням;

- підтримку міжнародним сухопутним та сприяння, морським та повітряним перевезенням;
- сприяння безпечному пересуванню людей та надійному та вантажів повітрям та морем, суходолом.

Структура міністерства наступна: міністр транспорту, який за підсумками коаліційних угод уряду призначається. Міністерство складається з наступних департаментів:

управління ресурсами земельними (ефективне забезпечує функціонування транспортних наземних систем та послуг, сприяння безпечному пересуванню та безперервному людей та товарів. Включає транспортних споруд контроль; дорожнього руху; суспільного транспорту контроль, власних послуг, оренди, таксі); адміністрації управління руху: відділ ліцензування (за стан транспортних засобів та водіїв відповідає, ліцензування та реєстрацію, шкіл водіння контроль і підготовки водіїв);

механізації відділ (за транспортні засоби відповідає та запасні частини, виробництво та стандартизацію, імпорт; екологічні проблеми, станції транспортних засобів технічного огляду, машинобудівельне обладнання, гаражі та обслуговування);

управління розвитку та інфраструктури (за планування відповідає та місцевої інфраструктури розробку, дорожньої інфраструктури та транспортної);

управління авіації цивільної (у секторі цивільної авіації є регулятором, з законом у відповідності, міжнародними договорами та стандартизацією, підписаними державою. Несе за забезпечення відповідальність авіаційної безпеки, розвитку об'єму авіаційних перевезень максимального, охорони перевізників повітряних Ізраїлю, мінімізацію на навколишнє середовище впливу, здійснення у відношенні авіації цивільної державної політики);

управління портів та судоходства (за судоходство відповідає: причали, суда та диспетчерів, порти, реєстрацію суднів та ліцензування, сертифікацію капітанів та моряків. З метою забезпечення безпечної працює, надійної

інфраструктури та стійкої, морських перевезень безперервних, розробка правил судноплавства та контроль, політики морських перевезень контролю, портів та причалів, підтримання міжнародних норм та сприяння договорів);

метрологічної служби управління (представляє та контролює метрологічні всеохоплюючі кліматичні, додаткові послуги, які стосуються всі прошарки суспільства та економіки Ізраїля, а також приймає активно участь в наукових прикладних дослідженнях, а також міжнародному співробітництві) [280].

Таким чином, можливо зробити основні наступні висновки:

1. Вирішення транспортної безпеки проблем залежать напряду від розвитку транспортного комплексу країни та її економічного розвитку;
2. В кожній країні головний суб'єкт існує забезпечення безпеки транспортної зі своїми правами специфічними та обов'язками;
3. Права та обов'язки кожного суб'єкту забезпечення транспортної безпеки залежать від економічного розвитку держави та її менталітету;
4. Україна, від свого розвитку економічного в залежності та національного менталітету, частково може переймати транспортної безпеки досвід, який був би саме їй притаманний.

Розвиток інфраструктури і євроінтеграція є головними і незмінними пріоритетами Міністерства Інфраструктури України, які один без одного неможливі. Подальша розбудова та поглиблення взаємовідносин між ЄС та Україною, що на принципах здійснюються економічної інтеграції та політичної асоціації, сприятиме впровадженню кращих європейських стандартів у сфері інфраструктури. На макрорівні, зміни на краще відчує кожна людина.

Європейським співтовариством з атомної енергії, Європейським Союзом, їх державами-членами, та Плану заходів з виконання Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 25.10.2017 № 1106 [281], Мінінфраструктури здійснює розробку законопроекту, яким планується імплементувати ряд документів [282-291].

Органами виконавчої та законодавчої влади України в межах компетенції вживаються заходи щодо вдосконалення законодавчого регулювання з підвищення рівня безпеки, урегулювання послуг автомобільного ринку транспорту в Україні, потреб задоволення суспільства і економіки, споживання ефективних ресурсів та техногенного впливу зменшення засобів автомобільних транспортних, у тому числі з урахуванням вимог адаптації норм європейського законодавства.

Підтримка партнерів ЄС, зокрема сприяння ВООЗ, Європейської Комісії і Європейського інвестиційного банку, Світового банку, а також міжнародних і європейських інституцій, роблять вагомий внесок у підвищення безпеки дорожнього руху в Україні, особливо в питаннях наближення національних нормативно-правових актів та стандартів якості у сфері безпеки на транспорті до законодавства та стандартів країн-членів ЄС.

Разом з цим необхідно констатувати наступне:

сфера дорожнього руху та його безпеки, у тому числі на транспорті, регулюється майже сотнею нормативно-правових актів. Більшість з них має суттєві протиріччя та неузгодженості між своїми положеннями, є занадто застарілими і такими, що не відповідають вимогам сучасності та рівню автомобілізації в країні. Законотворчі процеси у сфері безпеки дорожнього руху відбуваються безсистемно за відсутності аналітичних висновків щодо можливих наслідків, а розгляд питань, спрямованих на збереження життя учасників дорожнього руху, здійснюється Верховною Радою за остаточним принципом;

система управління безпекою дорожнього руху, яка на сьогодні склалася в Україні, не відповідає потребам часу та рекомендаціям міжнародних і європейських організацій, що викладені у доповідях і звітах цих організацій, а також – у Глобальному плані ООН щодо здійснення дій десятиліття із забезпечення дорожнього руху безпеки 2011-2020 рр. Головними такого становища причинами є відсутність в Україні міжвідомчого головного органу з дорожнього руху безпеки, нечіткий розподіл повноважень і функцій у цій сфері

між виконавчої органами влади, недосконалий рівень органів державної влади інституціональної спроможності та органів місцевого самоврядування щодо планування, аналізу та діяльності у сфері зазначеній, невизначеність напрямів та основних стандартів дорожнього руху безпеки.

Особливе занепокоєння викликає відсутність в Україні реальних механізмів координації і взаємодії діяльності органів виконавчої державної влади та місцевого самоврядування органів, наукових установ і громадських організацій та бізнесових структур, що працюють у сфері транспортної безпеки та мають потенціал для підвищення її рівня.

Суттєвою проблемою на шляху реформування вітчизняної системи управління безпекою дорожнього руху також залишається відсутність механізмів фінансування завдань і заходів Державної програми підвищення рівня транспортної безпеки та наукового супроводу цього процесу [292].

Велика кількість дорожньо-транспортних пригод закінчується втратами життя або працездатності учасників дорожньо-транспортних пригод (далі - ДТП) через відсутність трасової медицини, логістики надання першої медичної допомоги, слабку підготовку співробітників спецслужб і відомств в питанні надання домедичної допомоги на місці ДТП, повній відсутності пропаганди освоєння навичок надання домедичної допомоги у населення.

Виходячи з цього, та враховуючи той факт, що за показниками безпеки дорожнього руху Україна досі найгірших показників має одні з серед Європейського регіону країн.

Уряд України затвердив план заходів з виконання Угоди про асоціацію між Україною, Європейським з атомної енергії співтовариством та Європейським Союзом і їх членами. Реалізація зазначеного плану забезпечить безперервність процесу виконання зобов'язань України протягом всього періоду дії Угоди Україн про асоціацію із Європейським Союзом, також доступність інформації про її виконання, чіткість механізмів реагування та

вжиття невідкладних заходів, необхідних для забезпечення належного виконання її положень.

Виконання плану заходів передбачає внесення змін до нормативно-правових актів та розроблення нових з метою законодавства України наближення до права Європейського Союзу до зобов'язань відповідно в рамках Угоди щодо асоціації між Україною та Європейським Союзом.

Міністерства, центральні і місцеві органи влади, а також інші суб'єкти державного управління, відповідальні за виконання Угоди щодо асоціації між Європейським Союзом та Україною, отримують змогу здійснювати послідовні та узгоджені заходи з метою своєчасної реалізації України зобов'язань в рамках Угоди щодо асоціації між Європейським Союзом та Україною.

Усвідомлюючи важливість та значення імплементації європейських стандартів транспортної безпеки для України, в V розділі розглянуті питання впровадження європейських стандартів транспортної безпеки з наданням пропозиції щодо забезпечення безпеки на транспортному комплексі України та входження транспортної безпеки України до європейської транспортної системи.

Термін «євростандарти» глибоко так за останні роки в життя вкоренився українців, що вже втратив своє первісне значення, здається. Євростандарти, насамперед, це технічних регламентів тисячі сторінок, які охороняють від небезпечної і неякісної продукції громадян Євросоюзу.

Європейські стандарти включають близько 5-ти тисяч гармонізованих стандартів та 24-х тисяч стандартів, розроблених CEN, CENELEC та ETSI.

Відповідно до Угоди про асоціацію між Європейським Союзом та Україною [293], Україна зобов'язалася прийняти європейські стандарти, а також скасувати розбіжності між національними стандартами, розробленими до 1992 року, та стандартами ЄС.

Організація та координація діяльності з питань стандартизації, включаючи роботу технічних комітетів із питань стандартизації, представлення

України в міжнародних організаціях зі стандартизації покладено на ДП «УкрНДНЦ» [294].

Об'єктивною сьогоднішньої необхідністю є впровадження європейських міжнародних та стандартів, які обміну товарами сприятимуть та послугами з торговими партнерами ЄС, підвищенню конкурентоспроможності та якості продукції рівнях виробництва на всіх для вимог споживачів задоволення, надійного захисту їх здоров'я, життя, створення умов праці безпечних та збереження природного навколишнього середовища.

Стандартизація є чинником ключовим підтримки державної політики соціально-економічної, добросовісної конкуренції розвитку сприяє, виробництву якісної і конкурентоспроможної продукції, усуненню у торгівлі технічних бар'єрів, підвищенню безпеки рівня здоров'я, життя, майна громадян, охорону інтересів споживачів забезпечує, природного навколишнього середовища й усіх видів ресурсів економію як основи національної економіки сталого розвитку.

Стандартизація засобів державного як один із регулювання внесок в економічний має значний розвиток країни, при цьому стандартизації роль і принципи в умовах реформування економіки повинні української бути адекватні змінам, що відбуваються в ній, і базовим принципам відповідати міжнародної та європейської практики.

Фонд документів нормативних кожної складається країни ЄС із національних, міжнародних та європейських стандартів, на національному рівні упроваджених. До органів національних стандартизації країн ЄС вимога висувається щодо на національному рівні впровадження всіх європейських стандартів прийнятих у ЄС, при цьому стандарти національні в разі виявлення положень повинні суперечностей бути скасовані. Країни ЄС приймають переважно своєю національною європейські стандарти мовою, приймаються стандарти мовою оригіналу, які не мають застосування у країні широкого.

Україна є європейських організацій афілійованим членом стандартизації – Європейського з стандартизації комітету (CEN) та Європейського комітету стандартизації електротехніки галузі (далі - CENELEC) з 1 січня 2008 р., у яких як національний орган її інтереси стандартизації центральний орган з питань стандартизації виконавчої влади представляє. Для країн на вступ претендентів до ЄС вимога існує щодо впровадження на національному необхідності рівні не 80% стандартів менше ніж, чинних у ЄС. Прийняті повинні бути стандарти із європейськими ідентичними, тобто їх положення бути прийняті повинні без змін.

Орієнтовна НД кількість, які країнами ЄС застосовуються, становить: CEN стандарти - 14 тис., CENELEC стандарти - понад 5 тис., загальна їх ставитиме кількість близько 20 тис. стандартів.

Роботи щодо гармонізації стандартів з міжнародними національних та прямого впровадження європейськими, пріоритетність статтею яких визначена 5 Закону "Про стандартизацію" [295], проводяться в постійній основі з 2001 року в Україні.

На сьогодні загальна кількість в Україні національних стандартів, із міжнародними та європейськими гармонізованих, становить 6,8 тис стандартів, з них 1,6 стандарти, з європейськими гармонізовані.

Низькі темпи національних стандартів гармонізації обумовлені цих робіт недостатнім фінансуванням, яке здійснюється практично на сьогодні тільки за рахунок державного бюджету коштів, а також використання складністю процедур бюджетних коштів [296].

Україна тисячі радянських ГОСТів скасувала, замінивши їх стандартами національними, в тому числі з європейськими та міжнародними гармонізованими. Дивовижно, як довго продовжувала жити країна зі стандартами, які ще в СРСР розроблялися. Адже з них більшість застаріли безнадійно.

Європейські стандарти шляхом підтвердження запроваджуються, тобто внесення в ЄС вже існуючого стандарту до переліку українських ДСТУ. Або

шляхом адаптації, за потреби. Впровадженням займаються галузеві стандарти Технічні комітети, всі зацікавлені особи куди входять: представники центральних органів влади та місцевих, підприємці, професійних об'єднань, громадських та науковці.

Дотримання стандартів в Україні на відміну від Радянського Союзу - добровільна процедура. Тільки виробники продукції мають 9 типів виконувати всі пункти неухильно прописані. Це зокрема будівельні вироби, вогнепальна зброя, нафтопродукти охоронні системи, засоби самозахисту, продукції радіаційна техніка, протипожежного призначення, електричний транспорт та. Інші - лише виконувати вимоги безпеки, викладені в технічних регламентах. Втім, щоб виконати зобов'язання перед Євросоюзом, Міністерству економіки доводиться тютюнові вироби, що називається штовхати де технічні комітети у цілі галузі, є радше на папері малоактивними чи існують.

Натомість дотримання стандартів в Європейському Союзі—це можливість максимально на внутрішньому ринку представленим на зовнішн, та мати вільний вихід. Це грошей економія при виробництві, оскільки до матеріалів, технології, безпеки праці вимоги за участі представників та галузей провідних вчених розроблені та останніх досягнень з урахуванням в науці.

Підтвердження якості і дотримання стандартів - це ще перевага додаткова за споживача при конкуренції. При цьому бути готовим треба, що органи контролю ринкового перевіряють, чи товар справді заявленим стандартам відповідає. Інспектор купує товар як звичайний споживач і відправляє на перевірку його. Якщо порушення виявлять, то чекай санкцій: від зобов'язання незначні відхилення виправити до штрафів серйозних, відкликання продукції та розірвання контрактів.

Реструктуризація транспортного сектору та оновлення, а також діючих стандартів поступова гармонізація та політики з в ЄС існуючими – важливий згідно із ст.368 Угоди про асоціацію для України пріоритет. Транспорт однією є з базових сьогодні галузей економіки, яка у 2019р. сформувала 6,7% ВВП і на яку припало 6% загальної чисельності зайнятого населення. Угода передбачає

забезпечення систем шляхом сумісності транспортних імплементації технічних регламентів і директив ЄС, адміністративних усунення і технічних перешкод, модернізацію інфраструктури та технічного обладнання, інтеграцію за усіма видами транспорту, налагодження і зміцнення співпраці з європейськими транспортними агентствами. Інтеграція в цьому секторі може сприяти розвитку експорту транспортних послуг та ефективному використанню транзитного потенціалу.

Однак, за даними “Пульс Угоди” (онлайн-системи моніторингу), рівень виконання Угодою визначених завдань з 2014 року найнижчим є з-поміж інших - 27% лише. Такий результат не є випадковим, зважаючи на те, що інтеграція транспортної системи України до європейської є тривалою через нерозвинутість вітчизняного транспортного сектору (низький рівень інноваційності, безпеки, надання якісних транспортних послуг) та необхідність проведення технологічної модернізації наявної інфраструктури, а також млявість інституційних і законодавчих (не прийнято жодного базового євроінтеграційного закону) змін. Поступ за цим сектором розглядається з позиції інтеграції транспортно-логістичної інфраструктури України до транспортної європейської мережі (TEN-T) та особливостей європейських вимог імплементації стандартів і [297].

Розвиток транспортної мультимодальної мережі, з TEN-T пов’язаної, та інфраструктурної політики удосконалення з метою оцінки інфраструктурних кращого визначення й проектів щодо видів різних транспорту визначено Угодою (ст.369). За цим напрямом прийнято Закони «Про приєднання до Угоди ТРАСЕКА про розвиток перевезень мультимодальних» [298] та “Про мультимодальні перевезення” [299]. Останнім передбачається імплементація Директиви ЄЕС №92/106 «Про спільних правил встановлення для типів транспортування окремих товарів між державами-учасниками [300].

Розвиток перевезень мультимодальних змогу дасть значно перевезень вантажів обсяги збільшити за участю транспортних національних компаній, підвищенню конкурентоспроможності сприяючи країни на ринку світовому

транспортних послуг, розвитку мережі транспортних коридорів наявних, інтеграції інфраструктури транспортної України до світової.

Для виконання Угоди щодо асоціації, з однієї сторони, між Україною та Європейським Союзом та співтовариством атомної енергії, з іншої сторони, розроблення завершилось та погодження Плану на 2020-2022 рр. щодо реалізації Україною транспортної національної стратегії до 2030 року. Затвердження документа зазначеного важливе значення має для України з подальшої співпраці з ЄС.

Перехід на євростандарти не обійшов і Міністерство Інфраструктури України. Діяльність Мінінфраструктури на всеохоплюючу спрямована інтеграцію України транспортної галузі у мережу європейську, яка передбачає європейських стандартів імплементацію і вимог в Україні, поширення TEN-T мережі та лібералізацію перевезень, сприяння всебічне досягненню позитивного рішення щодо українських водних внутрішніх шляхів, їх включення до TEN-T регіональної мережі.

Однією з реформ основних Мінінфраструктури є підвищення на автомобільному загального користування транспорті безпеки, міському залізничному, електричному, морському транспорті та річковому.

В багатьох європейських державах введено спеціальні збори, які стягують з пасажирів та вантажовідправників, які забезпечують додаткове фінансування програм безпеки.

Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО) та Міжнародна морська організація (ІМО) розробили ряд нових правових документів та міжнародних стандартів з авіаційної та морської безпеки [301-315]. Україна є членом ІКАО та ІМО, а також учасником більшості міжнародних угод з транспорту, взяла на себе обов'язки по впровадженню цих стандартів на каналі міжнародних транспортних сполучень.

Асамблея ІКАО розробила «Декларацію про використання неналежне у якості засобу знищення та інших терористичних актів цивільної авіації проти

цивільної авіації». В Конвенцію про цивільну авіацію міжнародну внесено ряд суттєвих доповнень та поправок та. Так, в додатку «Безпека» № 17 встановлено, що «Першочерговою кожною державою ціллю, яка договориється є безпека екіпажу, пасажирів, наземного персоналу та в цілому суспільства у всіх випадках, які з захистом пов'язані від актів незаконного втручання цивільної авіації. Кожна, яка договориється держава вводить правила і створює розробляє та організацію, практику цивільної авіації та процедури для захисту від незаконного втручання актів з урахуванням безпеки аспектів, ефективності та регулярності польотів».

При цьому окреслено Мінінфраструктури нові співпраці вектори в найближчий час з європейськими партнерами: безпечний екологічно транспорт, цифровий напрям, кібербезпека, розвиток для України електромобільності.

У сфері транспорту автомобільного України розроблено проект Закону «Про внесення змін до законодавчих актів щодо врегулювання ринку автомобільного транспорту послуг в Україні з метою з актами Європейського Союзу їх приведення у відповідність» [316].

У сфері на транспорті безпеки України: прийнято Закон від 11.09.2019 р. № 54 «Про внесення деяких змін до законодавчих актів щодо здійснення окремих питань габаритно-вагового контролю України» [317]; прийнято Закон від 12.09.2019 р. № 74 «Про внесення до Бюджетного кодексу України змін щодо формування джерел державного дорожнього фонду» [318]; прийнято Закон від 17.10.2019 р. № 200 «Про внесення деяких змін до законів щодо управління безпекою доріг автомобільних України» [319]; у Верховній Раді України зареєстровано за поданням народних групи депутатів України проект Закону «Про внесення деяких змін до законів щодо приведення їх із законодавством Європейського Союзу у відповідність із законодавством України перевезення у сфері небезпечних вантажів» (від 20.09.2019 р. № 1193-1); розроблено Закону проект України «Про внесення деяких змін до України законодавчих актів у сфері експлуатації транспортних колісних засобів безпеки відповідно до Угоди (вимог) про асоціацію між Європейським Союзом, з однієї

сторони та Україною, з іншої сторони – співтовариством Європейським з атомної енергії та їх державами-членами», який процедуру проходив в Мінінфраструктури внутрішнього погодження [320].

Відповідно до статті 369 Угоди, прийняття та розробка стратегічного документа всеохоплюючого у сфері транспорту є ключова вимога. Так, Розпорядженням КМУ №430 від 30 травня 2018 року схвалено транспортну національну стратегію України до 2030р., основним завданням якої є адаптація законодавства національного до вимог законодавства ЄС, що сприятиме лібералізації та взаємному доступу на ринки України та ЄС. Законодавство що здійснює врегулювання послуг транспорту автомобільного з метою їх приведення у відповідність до актів ЄС прийнято не було. Лише на початку 2020р. було розроблено проект закону “Про внесення змін до законодавчих актів щодо врегулювання ринку автомобільного транспорту послуг в Україні з метою у відповідність приведення їх з актом ЄС”, яким визначаються умови надання ліцензій на автомобільному транспорті (відповідно до положень Регламенту №1071/2009 від 21 жовтня 2009р.) та забезпечення безпеки перевезень.

Відсутніми є практичні зрушення у напрямі демонополізації галузі пасажирських і вантажних перевезень на залізничному транспорті (на цей вид транспорту припадає найбільший вантажообіг, зокрема у 2019р. його частка становила майже 54%). Прийнято Закон України “Про залізничний транспорт України”, яким передбачається запровадження нової моделі ринку залізничних перевезень, яким забезпечується недискримінаційний доступ та прозорість щодо інфраструктури підприємств всіх залізничного транспорту, з урахуванням вимог законодавства ЄС та подальшої інтеграції української залізничної системи до ЄС. Новими мають стати умови ліцензування, сертифікація безпеки, допуск машиністів локомотивів. Відповідно до європейських стандартів, наприкінці грудня 2019р. було прийнято заходів план з реформування транспорту залізничного: передбачається реструктуризація АТ “Укрзалізниця” з розділенням її на три оператора: інфраструктури, вантажного

та пасажирського перевізника. Попри складність цієї реформи, Уряд ухвалив Постанову “Про реалізацію проєкту пілотного щодо допуску до роботи приватних локомотивів на загального користування залізничних коліях окремими маршрутами” [321].

Важливим аспектом є техніко-технологічна сумісність української транспортної системи з європейською. Йдеться про наявність “вузьких” місць – несумісність українських та європейських колій (відповідно 1520 й 1435 мм), що через зміну пар колісних до затримки призводить потягів на кордоні. З метою формування механізму ефективного оцінки відповідності систем залізничних для імплементації Директиви ЄС 2008/57 про сумісність оперативну систем залізничних у межах Співтовариства, 03.10.2018 р. прийнято Постанову уряду України “Про затвердження оцінки модулів відповідності у сфері транспорту залізничного” [322]. Також, здійснюється співробітництво на постійній основі з Європейським агентством залізничного транспорту (ERA) з інтероперабельності колій залізничних.

Розвиток внутрішнього водного транспорту є найбільш одним з перспективних, зважаючи на його екологічність та низьку вартість, хоча рівень перевезень вантажів річковим транспортом, попри збільшення з 2014р. на 21% – з 3144,8 тис. т до 3990,2 тис. т у 2019р., залишається вкрай низьким. За цим напрямом прийнято Закон України “Про внутрішній водний транспорт”, підготовлений з урахуванням стандартів ЄС, передбачених Угодою, та включає імплементаційні норми директив ЄС у сфері внутрішнього водного транспорту. Інтеграція водних шляхів внутрішніх в логістичну інтермодальну схему посилити позиції конкурентні дозволить України, розвиток стимулювати суднобудівної галузі (створення до 5000 робочих місць), дорожніх і залізничних шляхів розвантаження, а також зменшення витрат на модернізацію їх і ремонт.

Стосовно морського транспорту, Розпорядженням КМУ №747 від 11 жовтня 2017р. схвалено Стратегію положень імплементації регламентів та директив ЄС у сфері морського міжнародного та внутрішнього транспорту

водного. Затверджено заходів план щодо імплементації правових актів ЄС у цій сфері. У 2018р. Україна пройшла аудит Міжнародної морської організації та розпочала реалізацію плану коригувальних дій⁵¹. Україна має привести своє законодавство у відповідність до міжнародного законодавства у сфері безпеки мореплавства та технічних і правил експлуатаційних. Сьогодні ж знаходиться Україна у чорному списку Меморандуму про взаєморозуміння щодо портового державного контролю, що на низький рівень вказує безпеки та екологічних стандартів для кораблів українських.

У сфері авіаційного транспорту розроблено проект Авіаційно-транспортної стратегії до 2030 р. в Україні, яка сприятиме поступовій інтеграції України у спільний авіаційний простір. Один з головних принципів Стратегії – безпеки забезпечення екологічної та об'єктів енергозбереження цивільної авіації. Сьогодні бере участь Україна у програмі компенсації викидів CO₂ та скорочення в рамках CORSIA-програми від міжнародної авіації.

Одним з найбільш актуальних питань на найближчу перспективу в секторі транспорту є приєднання до Спільного авіаційного простору (САП). Попри відсутність ясності з датою підписання Угоди про САП (відповідно до ст.137 Угоди), Україна з дотриманням діє закріплених в Угоді принципів, та проводить роботу на постійній основі з авіаційної галузі представниками країн ЄС щодо більш ліберальних встановлення умов здійснення повітряного регулярного сполучення.

Влітку 2016р. стартував проект Twinning “Гармонізація законодавства України в галузі льотної придатності повітряних суден авіації загального призначення та в галузі сертифікації аеропортів/аеродромів України з відповідними нормами та стандартами ЄС та їх впровадження”. Авіаційні правила повітряних операцій на основі відповідного законодавства ЄС набули чинності 1 грудня 2018р.

У сфері здійснення безпечних транспортних перевезень відбувається поступове наближення українського законодавства до вимог ЄС: згідно з

Директивою ЄС №2008/96 має бути забезпечена безпека на дорогах. Так, було ухвалено Стратегію рівня безпеки підвищення дорожнього на період до 2020 р. руху в Україні [323], на основі якої Державну програму рівня безпеки підвищення дорожнього руху до 2020 року розроблено та відповідний план заходів [324]. Прийнято Закон “Про внесення змін до законів України щодо безпеки автомобільних доріг” [325] щодо проведення обов’язкового аудиту безпеки автомобільних доріг на міжнародних і національних автошляхах. Аудит стосовно міжнародних автомобільних доріг стане обов’язковим з 1 січня 2021р., стосовно національних – з 16 листопада 2021р. За цим напрямом розроблено проект Закону “Про внесення змін до законодавчих актів України у сфері експлуатації транспортних колісних засобів безпеки до вимог відповідно Угоди про асоціацію”. Законопроект впровадження передбачає перевірок періодичних на придатність до експлуатації транспортних засобів, що прямий вплив мають на дорожнього руху безпеку; впровадження рівні вимог на законодавчому щодо встановлення пристроїв контрольних (тахографів, обмежувачі вшвидкості) на категорії певні транспортних засобів з метою безпеки учасників забезпечення дорожнього руху на дорогах України та безпеки інфраструктурних проектів. Імплементация європейських вимог також дозволить усунути бар’єри для руху транскордонного пасажирів і товарів, а з тим – стане стимулом до зростання обсягів вантажо- та пасажироперевезень, дозволить додаткові інвестиції залучати у модернізацію і розвиток наявної транспортної та побудови нової (у т.ч. інтелектуальної) інфраструктури. Подальша співпраця сторін у рамках Угоди сприятиме реструктуризації та модернізації транспортного сектору України, розвитку сталої, ефективної, безпечної та надійної транспортної системи з поглибленням її взаємозв’язку з іншими сферами [326].

Основними європейської інтеграції напрямками в безпеки галузі транспортної повинні стати: національної політики формування транспортної безпеки з урахуванням принципів керівних політики транспортної ЄС; гармонізація в галузі законодавства транспортної безпеки та відповідно до

міжнародних положень угод й конвенцій; впровадження до транспортних засобів технічних та екологічних європейських стандартів; оновлення рухомого складу та інфраструктури на всіх видах транспорту; підвищення рівня транспортної безпеки до стандартів ЄС; визначення та реалізація інвестиційних пріоритетних проектів спільних з ЄС, залучення інвестицій, створення інвестиційного сприятливого клімату; сумісно з ЄС подальший розвиток прикордонних пунктів пропуску; участь України в міжнародних організаціях, пов'язаних з транспортною безпекою.

З урахуванням вищезазначеного можливо зробити наступні основні висновки:

Процес впровадження європейських стандартів транспортної безпеки в Україні запущено, але він триває дуже повільно через вирішення низки внутрішніх проблем, які залежать одна від одної.

Вирішення низки внутрішніх проблем в основному залежить від наступних основних показників: миру в країні; стійкої та безперервної економіки; наявності висококваліфікованих фахівців транспортної галузі; встановлення (перегляд) стандартів національної транспортної системи України (в тому числі і транспортної безпеки); достатнього фінансування та знаходження позабюджетних коштів; політичної волі керівництва країни; - всебічної підтримки закордонних партнерів.

4.2. Передумови забезпечення ефективності державного управління безпекою транспортної інфраструктури

Транспорт в усіх країнах світу є однією з галузей господарства та важливих складових міжлюдських стосунків. Процес сам перевезень нового продукту не виробляє, але як ланка сполучна виступає між підприємствами, функціонуванню сприяючи розв'язанню соціальних завдань, інших галузей

економіки, гнучкому та раціональному використанню продуктивних сил, обороноздатність країни забезпечуючи.

Транспорт - фактор важливий інтеграції економічної країн і міжнародної розвитку торгівлі. Економічна транспорту міститься роль насамперед у тому, що ланкою кожного він є органічною виробництва, проводить доставку безперервну й масову всіх видів сировини, продукції й палива з пунктів в пункти споживання, виробництва, а також поділ праці здійснює, кооперацію й спеціалізацію виробництва. Неможливе розміщення раціональне виробництва без транспорту, освоєння територій нових і природних ресурсів.

У розвитку стратегії України транспорт чи не найважливішу відіграє роль. Система комунікацій транспортних, яка безперебійно діє, є підґрунтям матеріальним, досягнення економічного стійкого зростання без якого неможливе.

Становлення як незалежної держави України, проведення послідовне виважених реформ і зовнішніх зв'язків розвиток держави залежать чимало від положення її транспортно-географічного і налагодженої, ефективної транспортної системи. Транспортний займає фактор найважливіше місце в регіональній теорії економіки, теорії економіки міжнародної і зовнішньої торгівлі. Рівень розвитку у зв'язку з цим та безпеки державної транспортної системи одним є з найважливіших її ознак цивілізованості технологічного і прогресу.

В наслідок революційних і швидких змін, зазнає яких цивілізація, зростають постійно ризики виникнення аварій, катастроф, соціальних конфліктів. Особливо значної шкоди завдають як суспільству так і економіці держави аварії на видах транспорту, різні дорожньо-транспортні пригоди.

Проблеми транспортної безпеки інфраструктури стали за останні роки ще гостріше, оскільки фактично транспорт перетворився на одну з сфер життєдіяльності найризикованіших, в якій регулярно гинуть люди, на жаль.

У сфері безпеки руху забезпечення серед повітряного транспорту, водного, залізничного та трубопровідного найбільш є проблематичним транспорт автомобільний. Загальну у дорожньо транспортних пригодах кількість загиблих за останні роки прирівняти можна до кількості середнього обласного центру мешканців країни, а потерпілих число у дорожньо-транспортних пригодах перевищує значно кількість жертв від техногенних катастроф і стихійних лих. Така ситуація тривогу в населення викликає і вжиття заходів найрішучіших потребує для причин травматизму ліквідації на дорогах. Порушення водіями транспортних засобів Правил дорожнього руху дедалі супроводжується частіше стосовно учасників інших дорожнього руху їх агресивною поведінкою.

Згідно даних статистичних України за 2019 рік на автошляхах сталося дорожньо-транспортних пригод понад 2800 за участю транспорту автомобільного, які надають з перевезення пасажирів послуги та автомобільним транспортом небезпечних вантажів, загинули в яких 184 особи та отримали травми 1588. Із зазначеної з вини водіїв кількості аварій ліцензованого транспорту автомобільного сталося 1507 дорожньо-транспортних пригод за вказаний період, в яких загинули 63 особи, а отримали травми 744 різної тяжкості. Також сталося за 2019 рік на загального користування автомобільному транспорті 14 пожеж без травмованих та загиблих. На електричному міському транспорті сталося дорожньо-транспортні пригоди 683 за 2019 рік за участю електричного міського транспорту, в яких загинули 9 осіб та отримали травми 194 особи. З вини водіїв електричного міського транспорту сталося дорожньо-транспортних пригод 249 за вказаний період, в яких загинули 2 особи, а травми отримали різної тяжкості 55 осіб. Також сталося 4 пожежі за 2019 рік на рухомому складі електричного міського транспорту без травмованих та загиблих [251].

Щороку трапляється не менш 15 аварійних випадків на водному транспорті. Основними таких випадків причинами є порушення постанов обов'язкових щодо торгових морських портів, особливих та загальних правил

по Дунаю плавання, на водних внутрішніх шляхах правил судноплавства, статуту служби, експлуатації технічної річкового транспорту, а також членів екіпажів помилкові дії капітанів, вахтової служби незадовільна організація. Аналіз аварійних справ матеріалів засвідчує, що чинник людський є головним у аварій на 78%, що на недостатню роботу вказує компаній судноплавних з кваліфікації підвищення судноводіїв [252].

В 2019 р. в Україні на річковому і морському транспорті, у тому числі з малими (маломірними) суднами 30 аварійних подій сталося, в яких загинуло 10 осіб, зникло безвісти 10 осіб та отримали травм 16 осіб, а саме: морський транспорт – аварійних подій 11 (37%), 3 особи у яких загинули, зникло безвісти 9 осіб та отримали травм 7 осіб; річковий транспорт – аварійних подій 10 (33%) без зниклих безвісти та загиблих, але була травмована 1 особа; малі (маломірні) судна – аварійних подій 9 (30%), під час яких загинуло 7 осіб, зникла безвісти 1 особа та було травмовано 8 осіб [251].

Не менш залишається проблемною в авіаційній галузі ситуація. Результати статистичних даних аналізу про події авіаційні, що сталися в Україні за 6 років останні, свідчать про погіршення значне стану безпеки польотів під час авіаційних проведення робіт за абсолютними показниками аварійності та відносними. За даними Організації міжнародної цивільної авіації, показники (відносні) рівня безпеки польотів у цивільної авіації вітчизняній галузі за середні загальносвітові значно гірші. Страхові компанії за останні десять років збитків відшкодували на суму 160 млн. грн від авіаційних подій [253].

Так, за даними Національного бюро з розслідування авіаційних подій, тільки у 2019 р. у першому півріччі, в Україні при експлуатації повітряних цивільних суден з виконання вантажних та пасажирських перевезень, при здійсненні робіт авіаційних, польотів навчально-тренувальних та експлуатації повітряного судна авіації загального призначення, що в Державний реєстр повітряних цивільних суден внесені сталися: 2 аварії (Ан-2); 1 інцидент серйозний (при транспортних перевезеннях); інцидентів 11; пошкодження на

землі повітряного судна 1; порушення використання порядку повітряного простору 376; надзвичайна подія 1 [251].

Аналіз транспортних подій технічних розслідувань (аварій) на залізничному транспорті та стану аварійності за 2019 року, показує концентрацію сходження рухомого складу з рейок, випадків на залізничних станціях залізничного транспорту загального користування та суб'єктів господарювання, під'їзних залізничних коліях, які до колій користування загального примикають. Відповідно до аналітичних даних відбулося збільшення кількості аварій з особами, завдані рухомим залізничного транспорту складом, що переміщався у 2019 році (в порівнянні з 2018 роком) на 8,5 відсотків та кількість громадян, що загинули внаслідок аварій збільшилася на 17,5 відсотків, що свідчить про зниження рівня безпеки громадян на залізничному транспорті України та потребує розроблення та вжиття дієвих заходів комплексних щодо травматизму зменшення на транспорті залізничному. Згідно інформації Укртрансбезпеки, у 2019 р. в Україні на залізничному транспорті транспортні події сталось 1202, з них: аварій 705, в яких загинули 354 особи та отримали травми 232, з них: 1) аварії зі сторонніми особами залізничного транспорту рухомим складом завдані 577, в яких загинули 354 особи та отримали травми 232; 2) аварій без постраждалих 128 за участю залізничного транспорту; 3) інциденти без постраждалих 473; 4) пожежі 24. В Україні на залізничному транспорті у 2018 році, сталося транспортних подій 1181, з них: аварії 684, в яких загинули 293 особи та отримали травми 245, з них: аварії 528, які завдані рухомим складом стороннім особам, в яких особи загинули 292 та отримали травми 239; за участю залізничного транспорту аварій 156 (сходження з рейок, зіткнення рухомого складу), в яких загинула 1 особа та отримали травми 6; без постраждалих 477 інцидентів; пожеж 18 [251].

Також залишаються актуальними питання безпеки на транспорті трубопровідному. Фактори, які аварії спричиняють на трубопровідному транспорті, розділити можливо на такі, що на стадії проектування вносять

(неправильний вибір технології виготовлення, матеріалу, умов експлуатації неврахування), виготовлення (недостатня увага заходам контрольним, використання незадовільної якості матеріалів, порушення технології) та експлуатації (зовнішні механічні дії, старіння металу, корозія), вплив навколишнього середовища, зовнішніх сил та несанкціоновані “врізки”. В Україні серед аварій причинами розповсюдженим виступає суб’єктивний фактор, до трубопроводу із недбалим ставленням пов’язаний або порушенням його експлуатації вимог [254].

Ситуація через відсутність загострюється налагодженої системи транспортної безпеки забезпечення, результативність недостатню виконання на неї завдань і функцій покладених, зниження наукового й технічного рівня зазначеної діяльності супроводження. Цьому невивченість і складність характеру сприяють й особливостей взаємозв’язків соціальних, що між різними категоріями виникають суспільних відносин учасників у процесі різних видів транспорту функціонування. Саме тому цілий комплекс накопичився проблем фінансового, нормативно-правового, соціального, матеріально-технічного, науково-технічного та інформаційного характеру, які не були вчасно розв’язані.

Отже, в сучасних умовах транспортну безпеку треба розглядати як одну з цілей найголовніших і умову невід’ємну діяльності соціальних груп, людей, держав, суспільств і світового співтовариства, які залишаються актуальними.

Тому саме перед практикою і теорією державного управління постає серйозне вкрай завдання відповідний розробити правовий комплекс, осмисливши критично зарубіжний і національний досвід, але найголовніше – забезпечити реалізацію обґрунтованої науково концепції забезпечення системи безпеки в Україні учасників дорожнього руху.

Транспортну безпеку треба в сучасних умовах як одну розглядати із складових національної безпеки, невід’ємну умову і найголовніших цілей соціальних груп, діяльності людей, держав, світового співтовариства, суспільств. З огляду на зазначене вище закономірним конкретно-історичним

процесом для України є перегляд конституційно-правової основи національної безпеки системи з урахуванням безпеки чинника у комплексі транспортному, який із найважливіших є одним її компонентів.

Становлення України та розвиток як держави демократичної, інтеграція її у європейські та світові структури переосмислення суті потребує, місця державного управління та ролі щодо підприємств комплексу транспортно-дорожнього за сучасних умов. Державна політика транспортна в галузі безпеки руху через законодавство України реалізується, нормативно-технічну й нормативно-правову базу, системи вдосконалення державного управління, державною власністю управління (підприємствами транспорту, об'єктами інфраструктури) та у сфері відносин державне регулювання і діяльності суб'єктів підприємництва [255].

Забезпечення безпеки безперечно транспортної із головних системних є одним питань реалізації у цій сфері державної політики, яке якістю виконання в цілому визначається завдань самостійних складових у ряді відносно, таких, як: рівень спеціалістів професійної підготовки, стан технічний транспортної системи; задіяних транспорту та охорони у роботі; наявність засобів контролю інформаційного, супроводу транспорту та спостереження; протидію спробам терористичних актів проведенню та втручання несанкціонованого у транспортну діяльність; рівень підготовки та укомплектованість охоронних структур; стан безпеки протипожежної; забезпечення засобами технічними охорони та спостереження; силових структур взаємодія.

Державна політика України транспортної безпеки з урахуванням пріоритетності має визначатись національних інтересів у вищезазначеній сфері України і шляхом реалізації стратегій відповідних здійснюватись та програм згідно чинного законодавства. Вона має будуватись на основних наступих принципах: гарантованого державою забезпечення функціонування систем забезпечення й розвитку безпеки на транспорті; поширення державного нагляду і контролю на виробників в зазначеній сфері, власників і імпортерів транспортних засобів форм власності й видів діяльності будь-яких;

забезпечення адекватності покарань (санкцій), які застосовуються, до ступеня порушень суспільної небезпеки, правил та норм; координації дій на транспорті із антитерористичної безпеки забезпечення та дій з метою захисту територій і населення із використання транспорту щодо цивільного захисту, у техногенного і природного характеру надзвичайних ситуаціях, під час також ліквідації їх наслідків з недопущенням створення одночасним при експлуатації транспортної інфраструктури надзвичайних ситуацій; формування до професійного добору принципів єдиних і підходів, підготовки й перепідготовки кваліфікованих працівників для транспортної сфери, регулювання праці; зміцнення професійної кадрової бази у сфері транспортної галузі, вдосконалення спеціалізованих закладів навчальних системи відповідно до вимог перспективних до фахівців висококваліфікованих транспорту [256].

Забезпечення безпеки транспортної є одним безперечно із головних системних питань державної політики реалізації у цій сфері. Забезпечення в цілому транспортної безпеки якістю виконання завдань визначається у ряді самостійних відносно таких складових: стан технічний транспортної системи; підготовки професійної рівень спеціалістів, у роботі транспорту задіяних та охорони; наявність інформаційного контролю засобів, супроводу та спостереження транспорту; спробам терористичних актів проведенню протидію та втручання несанкціонованого у транспортну діяльність; рівень підготовки та укомплектованість охоронних структур; протипожежної безпеки стан; технічними засобами забезпечення спостереження та охорони; силових структур взаємодія. Чинники безпеки забезпечення транспортної інфраструктури відображено у Додатку В.

Державне регулювання у сфері безпеки діяльності транспортної інфраструктури Кабінетом Міністрів України організовується. З метою реалізації забезпечення у сфері державної політики безпеки транспортної створюється органами влади система транспортної безпеки забезпечення, яка із суб'єктів забезпечення складається транспортної безпеки.

Реалізація безпеки транспортної інфраструктури забезпечення на транспорті реалізовуватись повинна на таких рівнях: національному, галузевому, локальному.

На рівні державному України органом головним забезпечення безпеки інфраструктури транспортної є Міністерство інфраструктури, яке формує політику державну транспортної безпеки.

На рівні галузевому безпеку транспортної інфраструктури забезпечують Укравтодор, Укртрансбезпека, місцеві органи влади, Державіаслужба, які реалізацію забезпечують та контроль політики державної транспортної безпеки.

На локальному рівні безпеку інфраструктури транспортної забезпечують: об'єкти річкового та морського транспорту (33); об'єкти транспорту залізничного (7064), об'єкти транспорту автомобільного (816), поштового зв'язку об'єкти (11485), дорожнього господарства об'єкти (шляхопроводи, автомобільні мости, тунелі) та авіаційного транспорту об'єкти (99) [257].

Звичайно, для всіх об'єктів передбачена вищенаведених охорона (20000 об'єктів, які необхідно охороняти транспортної інфраструктури), включає яка в себе: Поліції охорони, Укртрансбезпеку [258], Національну гвардію [263], воєнізовану охорону [259-262], суб'єкти, охоронну діяльність які здійснюють.

Суб'єкти, які забезпечують безпеку транспортної інфраструктури, в межах своєї компетенції, можливо поділити на три півні: державний, галузевий та об'єктовий. Коротко розглянемо основні з них в межах їх компетенції.

Державний рівень - Мінінфраструктури України є центральним виконавчої органом влади, якого діяльність Кабінетом Міністрів України спрямовується і координується та забезпечує формування державної політики у сферах залізничного, автомобільного, річкового та морського транспорту, надання поштового зв'язку послуг, формування забезпечує та реалізацію також державної політики у сфері транспорту авіаційного та повітряного простору

використання України, будівництва, розвитку, модернізації та реконструкції інфраструктури морського та річкового, авіаційного транспорту, господарства дорожнього, забезпечення навігаційно-гідрографічного судноплавства, мореплавства торговельного, на автомобільному транспорті з питань безпеки загального користування, залізничному, міському електричному, річковому та морському транспорті, а також державного контролю (нагляду) за безпекою на транспорті автомобільного загального користування, залізничному, міському електричному, морському транспорті та річковому (крім сфери мореплавства флоту суден рибної промисловості).

До його повноважень (відносно транспортної безпеки) належать питання щодо: забезпечення формування та реалізації у сфері безпеки транспортної державної політики; забезпечення регулювання нормативно-правового розробки документів організаційно-розпорядчих у сфері транспортної безпеки та; затвердження забезпечення планів транспортної безпеки, у т.ч. планів портових засобів охорони, транспортної безпеки суб'єктів забезпечення на підприємствах та організаціях, установах його управління за сферою; суб'єктів забезпечення інформування транспортної безпеки про загрозу актів незаконного втручання, на державному рівні виникнення; навчання фахівців організації, до повноважень відносяться яких забезпечення питання безпеки транспортної; координації дій забезпечення формувань транспортної безпеки та залучення форм власності усіх у випадку актів вчинення на державному рівні незаконного втручання; галузевих програм затвердження, правил, норм, вимог, методик, інструкцій у сфері транспортної забезпечення безпеки; здійснення відповідно до законодавства чинного інших повноважень.

Щодо Міністерства внутрішніх справ України, то до повноважень його питання належать щодо [264]: об'єктів забезпечення на договірних засадах здійснення охорони транспортної безпеки; виявлення, запобігання та припинення правопорушень кримінальних, із актами втручання незаконного пов'язаних, участі у порядку передбаченому у їх розкритті законодавством кримінально-процесуальним України; виявлення адміністративних

правопорушень та припинення, пов'язаних правил поведінки із порушенням на засобах та об'єктах транспортних суб'єктів транспортної безпеки забезпечення, перешкоджають також охоронній діяльності транспортної формувань забезпечення безпеки здійснювати про адміністративні правопорушення провадження у справах, розгляд яких на органи внутрішніх справ законом покладено; інформування суб'єктів безпеки забезпечення транспортної про загрозу вчинення на об'єктах транспортної безпеки забезпечення актів незаконного втручання; виявлення осіб та затримання, до здійснення причетних таких актів; здійснення повноважень інших до закону відповідно [257].

З питань передбачених нормами Закону «Про боротьбу з тероризмом» [266] відповідально є Служба безпеки України [265].

Щодо галузевого рівня, то Укртрансбезпека є центральним органом влади, який державну політику реалізує у сфері безпеки на морському та річковому, наземному транспорті.

До його належать питання повноважень щодо: державної політики реалізації щодо належного рівня забезпечення на об'єктах транспортної безпеки (в т.ч. розробка документів керівних з безпеки транспортної) [267-270]; державного нагляду здійснення (контролю) за додержанням суб'єктами (формуваннями) вимог законодавства транспортної безпеки забезпечення щодо виконання у сфері транспортної безпеки вимог законодавства; перевірки відповідності портових засобів вимогам системи охорони глави XI-2 Конвенції міжнародної з охорони на морі людського життя та Міжнародного кодексу з портових засобів та охорони суден; подання органу виконавчої влади центральному у сфері дорожнього господарства, транспорту, надання поштового зв'язку послуг та пропозицій щодо інфраструктури охорони портових засобів та про відповідність актів, відкликання схвалених планів, у разі порушення портових засобів засобами такими вимог XI-2 глави конвенції міжнародної з охорони на морі людського життя та Міжнародного кодексу з портових засобів та охорони суден; погодження транспортної уразливості

суб'єктів оцінки забезпечення та планів безпеки забезпечення транспортної безпеки; планів забезпечення затвердження транспортної безпеки, затвердження зазначених крім випадків центральним коли планів передбачено влади у сфері транспорту органом виконавчої, дорожнього господарства, надання послуг та інфраструктури поштового зв'язку; забезпечення інформування суб'єктів про загрозу та виникнення транспортної безпеки, актів незаконного на галузевому та локальному рівнях втручання; осіб організація атестації, за забезпечення відповідальних транспортної безпеки, транспортної безпеки формувань забезпечення та осіб, до їх складу які входять; об'єктів забезпечення ведення реєстру транспортної безпеки; формувань ведення реєстру забезпечення безпеки транспортної; причин проведення розслідування актів виникнення незаконного втручання з тяжкими наслідками, забезпечення транспортної безпеки на об'єктах [188].

Укравтодор є орган центральної виконавчої влади, реалізує який державну у сфері господарства дорожнього політику та його органи територіальні відповідно до Закону «Про автомобільні дороги» [271], інших у сфері транспорту законодавчих актів та поштового зв'язку послуг.

Державіаслужба є орган центральної виконавчої влади, реалізує який в галузі використання повітряного простору та цивільної авіації державну політику України, який уповноваженим є органом з питань авіації цивільної України відповідно до міжнародних договорів, Повітряного кодексу, а також Закону «Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації».

Місцеві органи державної влади здійснюють забезпечення реалізації у сфері транспортної безпеки державної політики на місцевому рівні.

Локальний рівень. Суб'єкти господарювання, належать які до суб'єктів транспортної безпеки забезпечення. До завдань їх належать та функцій питання щодо: оцінки уразливості об'єктів та ризиків, їх віднесення до категорії відповідної та планів забезпечення складання транспортної безпеки; пасажирів та інших осіб інформування, які на об'єктах забезпечення

перебувають транспортної безпеки, інших також суб'єктів транспортної безпеки забезпечення про загрозу актів та виникнення на власних або підпорядкованих об'єктах незаконного втручання; визначення та реалізація щодо забезпечення заходів рівня належного транспортної безпеки на власних або підпорядкованих об'єктах; впровадження своєчасне заходів забезпечення належного рівня щодо транспортної безпеки на власних або підпорядкованих об'єктах при отриманні про підвищення імовірності актів інформації вчинення незаконного втручання; здійснення на підпорядкованих об'єктах заходів або власних щодо життя і здоров'я людей захисту, надання допомоги їм, втраті або пошкодженню запобігання майна здійснення внаслідок актів незаконного втручання; забезпечення транспортної безпеки, розробка планів та з центральним органом влади їх погодження, який державну політику реалізує у сфері безпеки на морському та річковому наземному транспорті або його органами територіальними; причин виникнення розслідування проведення, незаконного втручання актів на власних об'єктах транспортної безпеки забезпечення; навчання фахівцями забезпечення проходження, яких до повноважень відносяться питання безпеки забезпечення транспортної; забезпечення атестації проходження особами та формуваннями, які транспортну безпеку забезпечують [271].

Для охорони належать суб'єктам об'єктів, що транспортної забезпечення безпеки, до законодавства відповідно Збройні Сили України залучаються, військові формування та інші правоохоронні органи.

Реалізація забезпечення безпеки транспортної інфраструктури відображена у Додатку Г.

Із запровадженням особливого періоду в державі особи, за забезпечення відповідальні транспортної безпеки, а також входять які до складу формувань воєнізованих забезпечення безпеки транспортної мобілізованими вважаються до законодавства про мобілізацію відповідно та виконувати свої продовжують за місцем роботи функції.

Отже, політика транспортної державна має визначатись безпеки України з урахуванням національних пріоритетності інтересів у сфері транспортної України безпеки шляхом та здійснюватися реалізації стратегій і програм відповідних згідно з законодавством чинним.

Здійснення політики транспортної державної є не лише безпеки засобом регулювання процесу транспортного, а й інструментом передусім інтересів держави забезпечення. Її ефективність чітким дотриманням визначатиметься надійним правовим, обраних пріоритетів, матеріальним, організаційним та інформаційним забезпеченням державного регулювання заходів безпеки перевезень, зусиль об'єднанням органів державної влади, громадськості місцевого та самоврядування для спільної мети досягнення – запобігання загрозам реальним та потенційним, виникнення аварій на транспорті і катастроф та наслідкам їх.

Саме тому єдина державна необхідна політика у сфері забезпечення безпеки транспортної, що в заходах економічного реалізується, політичного, нормативно-правового та організаційного характеру. Вказані заходи мають бути адекватні загрозам у транспортній сфері. Наявні механізми забезпечення в Україні транспортної безпеки (політичний, організаційний, економічний, нормативно-правовий) не відповідають цілком загрозам наявним і потенційним у цій сфері. Недосконаліми є нагляд та контроль державний за дотриманням законодавства, центральних органів та місцевих координація діяльності у сфері транспортної безпеки виконавчої влади. створення ефективної Підгрунттям системи є поглиблені наукові дослідження транспортної безпеки різних її аспектів: управлінських (організаційних), політичних, правових, економічних, технічних. Зокрема, Укртрансбезпека та відповідні наукові установи повинні проаналізувати стан в Україні транспортної безпеки, ефективність заходів відповідних, дослідити досвід управління зарубіжний у сфері забезпечення транспортної безпеки з наданням відповідних пропозицій тощо.

Слід зауважити, що до проблем транспортної безпеки інтерес переважно актуалізується у зв'язку терористичним черговим актом або надзвичайною

подією іншою на транспорті. При цьому, активність як правило, виявляється у формі спроб осіб все частіше, постраждалих безпосередньо в результаті диверсії, пред'явити позов державі з приводу понесеного ними матеріального відшкодування та морального збитку. Досвід США, Канади та низки країн європейських про те свідчить, що турбота щодо транспортної безпеки зміцнення в центрі уваги перебуває не тільки держави. Цією вкрай стурбовані проблемою і беруть участь активну громадські організації у її вирішенні. Так, у США наприклад, сотні компаній та фірм приватних, під егідою громадських фондів відповідних, виділяють у рамках систематично своїх річних бюджетів на дослідження не малі кошти та проблем транспортної безпеки розробку. Зазначене вище на користь того свідчить, що саме турбота про кардинальне та невідкладне підвищення транспортної безпеки справою держави не може бути лише, так само не повинні тільки як і державою, бути для цього завдання вирішення необхідні знайдені фінансові, кадрові та організаційні ресурси. Крім того, навіть добре налагоджена сама система безпеки транспортної ефективно функціонувати не може без розуміння загального та підтримки широкої всіх громадянського суспільства структур. Нагальна широкого позиціонування необхідність проблеми безпеки транспортної в суспільстві та державі очевидна. Без адекватного уявлення досягнення державної влади органами та громадськістю роль та місця транспортної безпеки змінилися в забезпеченні інтересів національних України не можливо досягти її нового якісного стану. Вирішення зазначеного вище питання, в тому числі вимагає широкої роз'яснювальної у засобах масової інформації вітчизняних та закордонних роботи, включаючи Інтернет. До роботи цієї, мають залучені бути всіх гілок державної влади представники, наукова громадськість, транспортних компаній керівники, ринку перевезень комерційних всі активні учасники.

Істотне цільового фінансування збільшення вирішення безпеки проблеми транспортної є необхідною умовою підвищення рівня якісного транспортної безпеки України та у відповідність приведе його до стандартів європейських. Особливу у вирішенні роль цього завдання, фінансове забезпечення її повинні

громадські зіграти організації, з числа учасників ринку транспортних послуг помітних страхові компанії, комерційні структури та інші підприємства – споживачі послуг транспортних, в тому числі, закордонні, які мають тісні експортно-імпортні з Україною відносини. Пошук позабюджетних коштів і акумулювання на потреби транспортної безпеки однією з необхідних умов є проблеми вирішення фінансування безпеки транспортної. Негайна розробка нормативно-правових основ та вдосконалення транспортної безпеки, у відповідність приведення її з стандартами європейськими зумовлено обставиною тією, що розрив існуючий між ними стати може стримуючим фактором серйозним для України розвитку як учасника транспортних міжнародних перевезень.

Підвищення державного управління ефективності безпекою на транспорті без підвищення оперативності неможливе та ефективності робіт аварійно-рятувальних у разі ДТП, без удосконалення надання системи медичної екстреної допомоги й створення чергово-диспетчерської єдиної служби.

Органи державного управління, транспортної безпеки стосовно, приймати активну участь повинні у роботі профілактичній. Роль важко засобів масової інформації переоцінити. Доцільною є організація радіо- і телекурсів періодичних із навчання Правил дорожнього руху для населення, на різних видах транспорту правил безпеки. Одним із такої роботи напрямів є в засобах масової інформації проведення рекламної кампанії з норм безпеки дотримання на транспорті із залученням керівників до неї і фахівців відомств та міністерств.

Необхідно розробити нові форми й запроваджувати методи навчання підлітків і дітей, виховання транспортної культури в них. Продовжити навчальних закладів атестацію водіїв з підготовки й перепідготовки та інших фахівців професій транспортних, що управління здійснюють транспортними засобами, підвищення кваліфікації забезпечити викладацького складу, вдосконалення оснащення технічного процесу навчального. Паралельно з цим,

запроваджувати необхідно форми нові контролю режимів за дотриманням праці чергово-диспетчерського персоналу й відпочинку водіїв, а також нові засоби технічні параметрів руху реєстрації.

Підсумовуючи вищевикладене, можливо зробити наступні основні висновки:

1. Питанням державної політики реалізації у сфері транспортної безпеки забезпечення в Україні недостатня увага приділяється, стан її порівняно з країнами світу розвиненими незадовільним є та вдосконалення потребує.

2. В основі рівня транспортної безпеки низького в Україні лежить усвідомлення недостатнє важливості інтересів національних у сфері транспортної безпеки забезпечення України.

3. Необхідна єдина політика державна у сфері транспортної безпеки забезпечення, яка повинна реалізовуватись в заходах політичного, економічного, організаційного характеру.

4. Реформування потребує система суб'єктів, що управління здійснює у сфері транспортної безпеки забезпечення в Україні тощо.

5. Пріоритетним покращення напрямом забезпечення фінансування транспортної безпеки має пошук стати позабюджетних коштів.

6. Безпека транспортної інфраструктури бути має визнана однією з сфер основних національної безпеки.

7. Необхідні наукові дослідження подальші у сфері забезпечення безпеки транспортної інфраструктури.

4.3. Нормативне забезпечення державного управління безпекою транспортної інфраструктури

В основі структури вертикальної системи законодавства транспортного ієрархічна будова лежить нормативних його актів. Конституція України як

основний закон держави виступає джерелом права транспортного, тобто основою юридичною його розвитку. Безумовно джерелами важливими права транспортного є Господарський та Цивільний кодекси України.

Базовим актом нормативно-правовим транспортного законодавства виступає Закон «Про транспорт», визначає який правові, соціальні та економічні основи транспорту діяльності. Крім того, транспорту діяльність регулюють: закони «Про функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період», «Про залізничний транспорт», «Про дорожній рух», «Про автомобільний транспорт».

Спеціальне регулювання правове діяльності транспортної в транспортних кодексах визначається більш детально та уставах.

До джерел права транспортного належать також укази Президента України, які найбільш важливі регулюють та конкретні сфери відносин транспортних («Про зміни в структурі центральних органів виконавчої влади», «Про Положення про Міністерство транспорту та зв'язку України» та ін.).

Джерелами права транспортного також є нормативно-правові підзаконні акти, які поділити можна на такі групи:

1) постанови Кабінету Міністрів України, зокрема «Про створення транспортних коридорів в Україні та їх входження до транспортної міжнародної системи», «Про Правила дорожнього руху» тощо;

2) постанови, накази та правила, які міністерствами приймаються.

Систему актів вказаних Цивільний кодекс України очолює, глава 30 якого перевезенню пасажирів та вантажів присвячена, а також регулює та визначає найбільш лише важливі, положення принципів, які стосуються пасажирів і вантажів перевезень, а також транспортних інших зобов'язань. Ці положення обов'язково повинні враховуватись чинним транспортним законодавством, від того не залежно – включені в транспортні статuti вони та кодекси чи ні. У ст. 358-368 ЦК України положення регулюються, які для транспорту всіх видів є загальним: поняття договору перевезення пасажирів та

вантажів; відповідальності питання за втрату, недостачу, порчу, псування багажу або вантажу; представлення претензій порядок та позовів. Особливістю актів цих є те, що регулюються в них положення, які стосуються транспорту всіх видів.

Аналізуючи про транспорт законодавство, зазначити слід наступні особливості властиві йому:

1. Транспортне законодавство найбільш кодифікованим є масивом в законодавстві українському. На видах всіх транспорту транспортні статuti й кодекси прийняті й діють, що значну кількість регулюють відносин між перевізниками й відправниками, це законодавство причому постійно удосконалюється, розбудовується динамічно, з урахуванням економіки країни розвитку.

2. У транспортному законодавстві особливість договорів відбивається, які транспортними підприємствами укладаються з великим колом замовників: це й транспортних підприємств обмежена відповідальність за порушення зобов'язань договірних, й обов'язкове пред'явлення до транспортних підприємств претензій тощо.

3. В деяких законах норми існують, які протиріччя мають між собою (закони «Про транспорт» та «Про трубопровідний транспорт» - державне управління діяльністю різні встановлюють органи трубопровідного транспорту).

4. На законодавство транспортне впливає досить відчутно законодавство в галузі транспорту міжнародного, цей причому вплив взаємний характер носить: внутрішнє законодавство в окремих випадках висвітлення знаходить в законодавстві, що міжнародні перевезення регулює. Особливо вплив цей при аналізі статей відчувається Кодексу торговельного мореплавства та Повітряного кодексу України.

В системі структури горизонтальної законодавства транспортного виділити слід законодавство, яке регулює безпосередньо питання окремих

видів транспорту. Воно з актів складається про управління міністерствами та відомствами транспортними, їх структури та компетенції. Також входять до неї акти кодифікаційно-комплексні, які не тільки містять норми цивільно-правові, але й інших галузей норми права. До них віднести слід всі статути транспортні і кодекси (наприклад, Повітряний кодекс України, Статут залізниць України, Статут внутрішнього водного транспорту, Статут автомобільного транспорту, Кодекс торговельного мореплавства України).

Законодавство у сфері транспортної інфраструктури складає єдину взаємозв'язану підсистему національного законодавства. Її ключовими складовими елементами є найбільш важливі нормативно-правові акти, які регулюють суспільні відносини на всіх основних видах транспорту. На вершині системи законодавства у сфері транспортної інфраструктури знаходяться кодифікаційні акти, такі як відповідні транспортні кодекси та транспортні статути. Решта нормативно-правових актів, які входять до цієї системи, більш регулюють питання, які перебувають у ієрархічній залежності від вищенаведених актів, хоч й приймаються тим самим суб'єктом. Особливо це можна чітко побачити при аналізі ієрархічної будови системи тих актів, які стосуються регулювання на залізничному, повітряному, морському транспорті.

Робота в транспортній галузі по оновленню законодавства, як і системи законодавства України загалом, не повинна лише зводитись до ухвалення все нових і нових нормативно-правових актів. Недосконалість в Україні форми теперішньої втілення норм права міститься в процедурі ухвалення відповідних законів та у виробленні в подальшому механізмів їх реалізації на основі нормативно-правових актів підзаконного характеру. Недоліки прийнятої практики полягають в тому має місце «прив'язка» закону лише до задач поточного характеру, що безумовно знижує вагомість для суспільства самого закону, який має становити основу законодавчої системи та вкрай негативно впливає на розвиток системи законодавства України в цілому. Так, показує практика, що кількісні критерії ухвалення законів не є свідченням щодо якості та належної ефективності державного регулювання суспільних процесів,

забезпечення правопорядку та законності в суспільстві. Один з можливих шляхів вдосконалення системи законодавства, у сфері транспортної інфраструктури, у тому числі, передбачає приведенні нормативно-правових актів до відповідного впорядкування – їх систематизації.

Транспорт вважається однією з найбільш важливих складових загальної інфраструктури економіки, тому функціонування його безпосередньо впливає на ефективність розвитку соціальної сфери та економіки також через його внесок забезпечення стійкого зростання господарського комплексу цілому вцілому. Транспортна інфраструктура фактично є однією з базових галузей економіки, від якої також залежить ефективне функціонування системи забезпечення національної обороноздатності, як необхідної умовою захисту інтересів суспільства і держави, зокрема економічних, покращення якості життя населення. Відповідно, забезпечення безпеки транспортної інфраструктури є пріоритетним завданням державної політики у сфері транспортної інфраструктури. Проте через відсутність ефективно діючої системи ситуація із безпекою транспортної інфраструктури постійно погіршується, що проявляється у низькій результативності виконання її цілей, функцій і завдань, суттєвого зниження рівня технічної й наукової підтримки цього виду діяльності. Цьому певною мірою сприяють невивченість особливостей і складність характеру соціальних комунікацій, що постійно виникають між різними групами суб'єктів відносин суспільних взаємодій щодо різних видів транспорту та стандартів їх функціонування.

В Україні економічні процеси, які відносини тісно пов'язані із транспортом, мають важливе суспільне значення. Транспорт є ланкою сполучення для економіки країни, що складає єдиний комплекс, який включає усі без винятку види суспільного виробництва, обміну й розподілу. Відповідно, забезпечення безпеки транспортної інфраструктури є одним із актуальних завдань системи державного управління [246].

Питання транспортної безпеки забезпечення має для України особливе значення. Насамперед, можна це спробувати пояснити розмірами території

нашої країни, певним чином пов'язати із геополітичним розташуванням, з соціально-економічним і політичним курсами, орієнтованими на зміцнення подальше суверенітету. Проте, на фоні показників зростаючого травматизму, аварійності, зносу технічних засобів, збитків, вихід транспортної інфраструктури України на вектор сталого розвитку із формуванням комплексної безпеки є вкрай ускладнений [247].

Не зважаючи на надзвичайні показники у транспортних пригодах людських жертв, на величезні також збитки, необхідно повною мірою усвідомлювати важливість безпеки транспортної інфраструктури. На сьогодні, на привеликий жаль, розуміння такого а ні в представників державної влади, ні в громадськості не має.

Поряд з тим, що законодавство у сфері транспортної інфраструктури є найбільш стабільним на сьогодні, і його основні положення, які стосуються відносин щодо укладання зокрема договору перевезення, з наданням транспортних засобів, несенням відповідальності за їх втрату, невикористання, пошкодження вантажів, виставленням претензій тощо, вже багато років залишаються незмінними. Серед ключових проблем цієї сфери, які дотепер залишаються невирішеними, важливе місце мають недосконалість системи нормативно-правового забезпечення сфера транспортної інфраструктури, зокрема у сфері безпеки, й повільне вирішення питань щодо уніфікації, відповідно до вимог міжнародного права, транспортного законодавства. Фактично відсутні законодавчі акти, які спрямовані безпосередньо на розв'язання проблеми безпеки транспортної інфраструктури. Відсутній зокрема закон про безпеку транспортної інфраструктури, відсутня також концепція та стратегія безпеки транспортної інфраструктури. Нормативно-правові акти, які регламентують окремий перелік питань щодо безпеки транспортної інфраструктури, є недосконалими та досить часто містять доволі суперечливі положення. В даному напрямку системна робота практично теж не ведеться.

Для безпечного розвитку транспортної інфраструктури питання гармонізації правових актів України до вимог Європейського Союзу залишається досить актуальним. Усунення колізій, недоліків та протиріч в чинному законодавчому забезпеченні процесів функціонування транспортної інфраструктури лишається не повнимірним. Тому, формування єдиної системи нормативно-правових актів у сфері безпеки транспортної інфраструктури в Україні є одним на сьогодні з пріоритетних завдань. Актуальність цієї проблеми зумовлена також значними збитками, яких Україна щоденно зазнає через низький рівень безпеки транспортної інфраструктури.

Ситуація також загострюється через брак дієвої системи забезпечення безпеки транспортної інфраструктури, недостатню результативність щодо реалізації покладених функцій та завдань, зниження рівня технічного й наукового супроводу відповідної діяльності. Цьому також сприяють невивченість і складність характеру, а також особливостей соціальних комунікацій, що виникають, як правило, між різними групами учасників соціальних відносин щодо функціонування різних об'єктів транспортної інфраструктури та видів транспорту, а особливо їх законодавче підґрунтя при забезпеченні безпеки транспортної інфраструктури [248].

Діюче законодавство України щодо забезпечення належної транспортної безпеки відповідає неповною мірою міжнародно-правовим стандартам і суспільним потребам. Тому перед науковою і практикою державного управління ставиться важливе завдання щодо удосконалення відповідного законодавчого комплексу, критично проаналізувавши зарубіжний і національний досвід, проте найголовніше – сформулювати обґрунтовану концепцію й забезпечити її реалізацію в Україні в рамках системи управління безпекою в сфері дорожнього руху.

Перегляд, формування і затвердження комплексу нормативно-правових документів, зокрема, з активної й пасивної конструктивної безпеки щодо експлуатації транспортних засобів, здійснювати потрібно з урахуванням діючих міжнародних і національних стандартів, їх ліцензування і сертифікації

діяльності на право перевезення вантажів і пасажирів. Зарубіжний досвід щодо розвитку законодавства у сфері забезпечення безпеки транспортної інфраструктури, доцільно використати для удосконалення правового механізму державного управління цією сферою в Україні [249].

Аналіз бази нормативно-правового забезпечення у сфері безпеки транспортної інфраструктури свідчить, що в ній особливе місце належить саме законам, що є цілком об'єктивно обумовленим. Базисом правового регулювання сфери безпеки транспортної інфраструктури має бути саме закон. Проте в правовому регулюванні обійтись без нормативно-правових актів підзаконного характеру фактично неможливо: це зрештою призвело б до надмірного на законодавчі органи навантаження й уповільнювало б значно реагування на певну ситуацію. Підзаконні нормативно-правові акти дають змогу оперативно реагувати на трансформації в самому об'єкті правового регулювання, при цьому із мінімальними втратами усувати прогалини в законодавстві, що найбільш є характерним щодо запобігання та локалізації аваріям з урахуванням їх оригінальності, динамічності розвитку подій в суспільстві.

Не зважаючи на надзвичайно велику кількість жертв у дорожньо-транспортних пригодах, а також колосальні суспільні збитки, наголошувати й усвідомлювати необхідно постійну важливість безпеки у сфері транспортної інфраструктури. На сьогодні, на великий жаль, розуміння такого досі не має ні в представників в громадськості, ні влади. Про це свідчить зокрема те, що відсутні практично нормативно-правові акти, які спрямовані безпосередньо на вирішення проблеми безпеки транспортної інфраструктури. Відсутній спеціальний закон про безпеку транспортної інфраструктури, відсутня також відповідна концепція та державна стратегія безпеки транспортної інфраструктури. Нормативно-правові акти, які врегульовували б окремі відносини у сфері інфраструктурної безпеки, часто містять суперечливі та недосконалі положення. В даному напрямі робота системного характеру теж фактично не здійснюється. Тому, формування цілісної системи нормативно-

правових актів щодо забезпечення безпеки транспортної інфраструктури сьогодні в Україні є одним з ключових завдань. Зазначені вище нормативні акти приведені мають бути у внутрішньо чітку, несуперечливу структуру, а також відповідати стандартам безпеки транспортної інфраструктури ЄС. Необхідно для досягнення цієї мети спочатку розробити основні концептуальні засади, на базі яких має формуватися в подальшому цілісна система. Величезними збитками зумовлена терміновість такої проблеми. Таких збитків Україна через низький рівень безпеки транспортної інфраструктури щоденно зазнає.

Підзаконна нормотворчість є важливим інструментом реалізації законів. Однак вона має бути обмежена, щоб не призвести до порушення прав і свобод людини та громадянина. До компетенції суб'єктів ухвалення підзаконних нормативно-правових актів мають лише увійти деталізація та конкретизація законодавчих норм. Це означає, що нормативно-правові підзаконні акти не можуть змінювати наявних меж правового регулювання. В результаті підзаконної нормотворчості владні суб'єкти не можуть набувати додаткових повноважень, при цьому не втрачаючи тих, які передбачені вже законодавчими актами. Також неприпустимим є звуження або розширення, відносно із законом, відповідних підстав щодо їх застосування. З цього випливає необхідність запровадження юридичних гарантій, щоб нормативно-правові акти підзаконного характеру не обмежували свобод і законних прав людини й громадянина.

Існує, враховуючи вищезазначене, велика необхідність розвитку національної системи законодавства транспортної безпеки. Система законодавства транспортної безпеки України – це субординаційна побудова нормативно-правових актів, яка має визначати компетенцією тих органів, які її створили, їх структурою та змістом. Структура законодавства транспортної безпеки України має бути складовою системи законодавства у сфері транспорту, яка дає змогу розкрити її зміст найбільш повно. Саме тому, чим

досконалішою є система та структура законодавства у сфері транспорту України, тим легше його реалізація та більш зрозумілий зміст.

У наглядовій державній діяльності особливе місце у сфері транспорту посідає нагляд щодо забезпечення саме безпеки, зокрема за рухом транспортних засобів, що, як правило, здійснюється в порядку, визначеному Кабінетом Міністрів України.

Завдання безпеки руху для транспортних засобів в Україні, пов'язані також з діяльністю складових транспортних інфраструктур інших країн – регулюються за допомогою національних норм в Україні, а також підписаних Україною міжнародних договорів [250].

Перевезення вантажів і пасажирів повітряним, а також в деяких випадках за допомогою інших видів транспорту, обов'язковому підлягають контролю щодо відповідності стандартам безпеки.

Під прямим державним контролем перебуває забезпечення охорони щодо громадського порядку, особистої безпеки для громадян, захист прав людей, законних інтересів і свобод, запобігання та припинення правопорушень, виявлення злочинів та їх розслідування, розшук тих осіб, які винні в їх вчиненні, захист від злочинних посягань об'єктів власності, пожежний нагляд з боку державних органів у сфері транспортної інфраструктури забезпечуються Міністерства внутрішніх справ України за обов'язкового сприяння транспортних підприємств.

Центральним органом державної виконавчої влади, діяльність якого координується і спрямовується Кабінетом Міністрів України, зокрема через Міністра інфраструктури – є Укртрансбезпека (Державна служба з безпеки на транспорті), що здійснює реалізацію політики держави щодо безпеки саме на наземному транспорті.

В Україні Міністерству інфраструктури надано повноваження затверджувати, погоджувати у передбаченому порядку, а також видавати директивно обов'язкові для всіх фізичних та юридичних осіб, які здійснюють

діяльність у сфері транспорту – правила, стандарти, положення, інструкції норми та інші акти нормативного характеру, зокрема характеру міжвідомчого, з тих питань, що відведені до сфери його компетенції («Правила перевезень вантажів автотранспортом в Україні», «Правила перевезень залізничним транспортом вантажів в Україні», «Правила перевезень автотранспортом пошти», «Правила перевезень залізничним транспортом вантажу, вантажобагажу, пасажирів та пошти в Україні»), а також давати щодо них роз'яснень.

Організація системи забезпечення безпеки транспортної інфраструктури покладається на відповідних керівників органів забезпечення безпеки транспортної інфраструктури. Суб'єкт забезпечення безпеки транспортної інфраструктури – відповідний орган влади в системі забезпечення безпеки транспортної інфраструктури, до компетенції якого належать питання забезпечення безпеки, власники об'єктів транспортної інфраструктури та, відповідно особи, які експлуатують такі об'єкти на інших засадах відповідно до чинного законодавства.

Суб'єкти забезпечення безпеки транспортної інфраструктури складають систему управління безпекою транспортної інфраструктури, до складу якої входять структурні підрозділи або посадові особи адміністрацій конкретних суб'єктів господарської діяльності та забезпечення безпеки на таких об'єктах.

В системі центральних органів державної виконавчої влади, до компетенцій яких віднесені питання забезпечення безпеки транспортної інфраструктури формуються спеціальні структурні підрозділи з проблем саме безпеки.

Для ефективного оперативного управління процесами реалізації завдань із забезпечення безпеки транспортної інфраструктури, суб'єктами її з урахуванням залежності щодо категорії відповідних об'єктів забезпечення безпеки, які до них належать, формуються або призначаються:

структурні департаменти з питань забезпечення безпеки транспортної інфраструктури на об'єктах національного рівня незалежно від їхнього ступеня ризику, місцевого та галузевого значення або значним ризиком актів несанкціонованого втручання;

службові особи, відповідальні за забезпечення безпеки транспортної інфраструктури на об'єктах, що виходять за межі галузевого або територіального значення із середнім рівнем ризику здійснення актів несанкціонованого втручання;

службові особи, відповідальні за забезпечення безпеки транспортної інфраструктури з урахуванням штатної чисельності саме на об'єктах місцевого рівня із низьким ступенем ризику здійснення актів несанкціонованого втручання.

Залежно від стану системи забезпечення безпеки об'єкта транспортної інфраструктури рішенням керівника органу забезпечення безпеки, до якого він відноситься, можуть призначатись окремі службові особи або формуватись департаменти з питань управління безпекою транспортної інфраструктури замість призначеної з урахуванням штатної чисельності особи.

З метою виконання завдань щодо забезпечення безпеки транспортної інфраструктури формуються підрозділи забезпечення безпеки або укладаються окремі договори на здійснення обслуговування з іншими спеціалізованими суб'єктами, які мають право згідно із законом надавати послуги у сфері забезпечення безпеки на об'єктах транспортної інфраструктури.

Крім загальних нормативних актів, зокрема концепцій, стратегій, законів та програми, необхідно також розробити спеціальні галузеві програми управління безпеки на окремих об'єктах транспортної інфраструктури. Актуальною є необхідність розроблення програми безпеки авіаційної інфраструктури, програми ефективного розвитку сфери громадського транспорту тощо. Необхідність гармонізації українського законодавства у відповідність до вимог міжнародних стандартів обумовлена зокрема й

важливістю активізації розвитку у повоєнний період міжнародного транзиту через Україну. Проте недосконалість нормативно-правових механізмів і низький рівень безпеки транспортної інфраструктури в Україні загалом можуть стати суттєвою перешкодою для отримання економічного ефекту від міжнародного транзиту, оскільки чинник безпеки є визначальним для міжнародних партнерів.

Розробку, затвердження та перегляд комплексу нормативних актів з безпеки транспортної інфраструктури здійснювати потрібно з урахуванням чинних міжнародних і державних стандартів, сертифікації їх, а також надання ліцензій на право перевезення вантажів і пасажирів. Зарубіжний досвід удосконалення законодавства, яке врегульовує забезпечення безпеки у сфері транспортної інфраструктури, слід використати при удосконаленні механізму правового регулювання в Україні.

Передусім державі необхідний Закон «Про безпеку транспортної інфраструктури» з метою проведення уніфікації норм, що врегульовують відносини безпеки щодо різних об'єктів транспортної інфраструктури, а також гармонізації законодавства України у повній відповідності з тими міжнародними зобов'язаннями, які взяла на себе Україна. У підсумку має бути сформована єдина, нова нормативно-правова основа ефективного забезпечення рівня безпеки транспортної інфраструктури з урахуванням змін щодо форми власності й організаційно-економічних підходів суб'єктів управління.

Окрім вдосконалення механізму нормативно-правового забезпечення безпеки транспортної інфраструктури, потребує вдосконалення також взаємодія усіх органів державної влади, їх координація щодо управління у сфері безпеки.

Суб'єкти забезпечення безпеки транспортної інфраструктури для ефективного планування та здійснення безпекових заходів у транспортній сфері налагоджують взаємодію між собою щодо: взаємного надання інформації про виникнення або загрозу незаконного втручання; взаємодопомоги

суб'єктами управління у сфері забезпечення безпеки транспортної інфраструктури один одному у разі виникненні або загрози незаконного втручання.

Суб'єкти управління у сфері забезпечення безпеки транспортної інфраструктури, які розміщують на своїй території або об'єктах (внутрішніх водних шляхах, акваторії, підземному або повітряному просторі), а також об'єкти забезпечення безпеки транспортної інфраструктури інших суб'єктів, несуть відповідальність за забезпечення безпеки на таких об'єктах у разі, якщо укладеними договорами між такими суб'єктами не передбачено інше.

Об'єкти забезпечення безпеки транспортної інфраструктури можуть перебувати на відповідних об'єктах або території (повітряному або підземному просторі, акваторії, водних внутрішніх шляхах) відповідальності інших суб'єктів управління у сфері безпеки транспортної інфраструктури. Суб'єктами забезпечення безпеки у цьому випадку щодо об'єктів, які їм належать, – забезпечується обов'язкове виконання передбачених вимог і критеріїв щодо суб'єктів забезпечення безпеки, на територіях їх розміщення, , якщо укладеними договорами між такими суб'єктами не передбачено інше.

Реалізація заходів із захисту здоров'я і життя пасажирів, також інших осіб на об'єкті транспортної інфраструктури, надання їм також допомоги при виникненні або загрози незаконного втручання, у першу чергу, – здійснюється суб'єктом управління безпекою транспортної інфраструктури, у сфері відповідальності якого знаходиться такий об'єкт.

У разі погіршення ситуації та неможливості суб'єктом управління безпекою транспортної інфраструктури виконувати заходи щодо забезпечення безпеки своїми силами, то він має звернутися до МВС України, центрального органу державної влади у сфері транспортної інфраструктури та дорожнього господарства, у сфері поштового зв'язку, центрального органу державної влади, який здійснює політику держави щодо безпеки на наземному, річковому та морському транспорті, або до інших категорій суб'єктів управління

безпекою транспортної інфраструктури, які на договірних засадах можуть надати відповідну допомогу.

Взаємодія органів державної влади в забезпеченні безпеки транспортної інфраструктури здійснюється при загрозі виникнення або безпосереднього виникнення таких подій:

- захоплення об'єктів транспортної інфраструктури або протиправні дії, які порушують нормальне функціонування відповідних систем життєзабезпечення або загрожують безпосередньо безпеці громадян. Це можуть бути терористичні акти, диверсії, викрадення, навмисне пошкодження або знищення майна на об'єктах сфери відповідальності;

- акти кібертероризму, масштабні кібератаки проти операційних систем та систем управління, а також інших систем об'єктів транспортної інфраструктури. Такі атаки можуть призвести до порушення функціонування транспорту, що потягне за собою серйозні негативні соціальні та економічні наслідки;

- надзвичайні події або інші небезпечні ситуації на об'єктах транспортної інфраструктури. Ними можуть бути техногенні аварії, стихійні лиха, пожежі та інші події, які формують загрозу здоров'ю і життю людей, а також спричиняють значної шкоди.

- технічних збоїв та аварій, кризові ситуації на об'єктах транспортної інфраструктури. Такі події можуть спричинити припинення або затримку руху транспорту, що матиме негативні наслідки для економіки країни та створить незручності для людей;

- інші загрози для національній безпеці, безпеці об'єктів транспортної інфраструктури та економічної стійкості. Це можуть бути загалом будь-які інші події, які здатні створити загрозу безпеці транспортної інфраструктури.

Рішення про залучення додаткових сил та ресурсів для забезпечення безпеки транспортної інфраструктури приймають відповідальні суб'єкти забезпечення безпеки транспортної інфраструктури – на підставі звернень тих

суб'єктів, до сфери відповідальності яких належать такі об'єкти, на яких відбулось незаконне втручання. Така взаємодія суб'єктів є важливою і необхідною для забезпечення безпеки транспортної інфраструктури України через можливість оперативно реагувати загрози на будь-якого характеру та запобігати наслідки негативному їх впливу.

Організація взаємодії таких суб'єктів забезпечення безпеки транспортної інфраструктури має здійснюватись таким чином:

1) обміну оперативною інформацією щодо виконання захисту та завдань на об'єктах забезпечення безпеки транспортної інфраструктури;

2) проведення оперативних спільних нарад для керівництва центральних органів та територіального рівня Збройних Сил України, Служби безпеки України, Національної поліції України, Національної гвардії України, інших органів державної влади;

3) реалізація спільних заходів щодо забезпечення безпеки об'єктів транспортної інфраструктури захисту за планами, які розробляються на загальнонаціональному, галузевому, місцевому та локальному рівнях;

4) проведення спільних тактико-спеціальних, командно-штабних навчань, спільних занять та тренувань з оборони, захисту, охорони, припинення протиправних дій, зокрема кібератак проти об'єктів транспортної інфраструктури;

5) регулярні перевірка та уточнення розрахунків засобів та сил, які залучаються для проведення спільного виконання завдань щодо забезпечення захисту об'єктів транспорту;

6) сумісних заходів щодо припинення дій протиправного характеру проти об'єктів транспортної інфраструктури, що порушує їх нормальне функціонування або загрожує суспільній безпеці;

7) участі у ліквідації наслідків та реагуванні та інциденти, а також кризові ситуації та явища на об'єктах транспортної інфраструктури;

8) координації дій щодо відновлення та підтримання правопорядку на території розташування об'єктів транспортної інфраструктури у разі кризових ситуацій;

9) здійснення також інших заходів, які передбачені чинним законодавством.

Відповідно функціональними обов'язками та завданнями спецслужб, правоохоронних та контролюючих органів мають бути визначені більш чітко їх роль на законодавчому рівні, взаємодія та роль як суб'єктів забезпечення транспортної інфраструктури.

Таким чином з зазначеного вище можна дійти таких основних висновків:

1. Систематизація нормативно-правової бази в сфері транспортної інфраструктури та ухвалення закону «Про безпеку транспортної інфраструктури» є вкрай актуальною та необхідною справою. Створення системи законодавства України у сфері транспортної інфраструктури буде вагомим внеском для удосконалення правової системи країни загалом та сприятиме подальшому забезпеченню розвитку економіки, зміцненню правопорядку та законності в країні, зокрема щодо реалізації антикорупційної політики.

2. Серед головних проблем транспортної інфраструктури та її безпеки залишаються досі не вирішеними та посідають особливе місце саме недосконалість нормативно-правового механізму забезпечення та вкрай повільне просування у напрямі уніфікації законодавства у сфері транспортної інфраструктури у відповідність до норм міжнародного права.

3. Практично відсутні також нормативно-правові документи України, які спрямовані безпосередньо на вирішення проблеми забезпечення безпеки транспортної інфраструктури та взаємодії суб'єктів управління у сфері забезпечення безпеки транспортної інфраструктури на різних її складових між собою.

4. Також відсутній єдиний суб'єкт управління безпекою транспортної інфраструктури країни, через що відсутня єдина та загальна координація дій щодо окремих суб'єктів забезпечення безпеки України.

Висновки до розділу 4

1. Обґрунтовано, що для України вищим національним пріоритетом є розвиток її як світової впливової держави, яка значну роль здатна відігравати у забезпеченні європейської і міжнародної безпеки, політичної та економічної стабільності на Європейському континенті, гарантуванні зміцнення світового порядку на засадах демократії, вирішенні сучасних глобальних проблем. Обґрунтовано необхідність запровадження позитивного досвіду європейських країн щодо управління безпекою транспортної інфраструктури на державному рівні, що враховують стандарти відповідно до Угоди про асоціацію між Україною та ЄС від 1 вересня 2017 року.

4. Показано, що саме стандартизація є одним з ключових механізмів розвитку системи державного управління безпекою транспортної інфраструктури, адекватного змінам в сучасних суспільно-економічних умовах, яка орієнтована на підвищення рівня безпеки життя, здоров'я, майна громадян і навколишнього природного середовища, забезпечення охорони інтересів стейкхолдерів, усунення технічних бар'єрів. При цьому рівень впровадження таких стандартів має становити не менше 80% для претендентів на вступ до ЄС. Угода про асоціацію між Україною та ЄС передбачає гармонізацію транспортної інфраструктури через імплементацію технічних регламентів і директив ЄС, усунення адміністративних і технічних перешкод, модернізацію, інтеграцію за усіма видами транспорту, налагодження співпраці з транспортними агентствами. В рамках Угоди у 2018 р. було ухвалено Національну транспортну стратегію України на період до 2030 р, проте відсутній керівний документ щодо безпеки транспортної інфраструктури України. Через російську збройну

агресію Україна відстає по строках, що у майбутньому потребуватиме інтенсифікації зусиль щодо реалізації її цілей і завдань. Такі дії з боку Російської Федерації носять експансіоністський характер, спрямовані на досягнення домінування на євразійському просторі, активне долучення до ініціативи «Новий Шовковий шлях», та зниження конкурентних переваг України (розвинута транспортна інфраструктура, вихід до Чорного і Азовського морів, мережа міжнародних транспортних коридорів).

3. Запропоновано та обґрунтовано напрями реалізації механізму стандартизації в системі державного управління безпекою транспортної інфраструктури України: розробка загальних (базових) критеріїв та загальних методів забезпечення з поступовим встановленням загальних показників безпеки транспортної інфраструктури, та подальшим їх вдосконаленням на основі науково-технічного прогресу; затвердження національних стандартів у відповідності до стандартів ЄС. У якості загальних (базових) критеріїв безпеки транспортної інфраструктури визначено: захищеність від актів незаконного втручання в її функціонування; захищеність об'єктів транспортної інфраструктури від диверсійно-терористичних дій; здатність до прогресивного розвитку транспортної інфраструктури, що відповідає геополітичним та економічним інтересам держави; рівень інтеграції до глобальної транспортної системи; удосконалення системи державного нагляду і контролю на транспорті, відповідно до європейських стандартів та зміцнення інституціональної спроможності органів державної влади; створення інноваційного кластеру безпеки транспортної інфраструктури та міжвідомчого центру забезпечення безпеки транспортної інфраструктури; підготовка та прийняття Концепції інтегрованої системи управління безпекою транспортної інфраструктури України; формування джерел та механізмів фінансового забезпечення заходів з удосконалення безпеки транспортної інфраструктури із залученням позабюджетних інвестиційних ресурсів (громадських організацій, страхових компаній, бізнес-структур); активне запровадження принципів мультимодальності та інформаційних технологій у сфері безпеки транспортної

інфраструктури; модернізація рухомого і нерухомого складу об'єктів транспортної інфраструктури та шляхів сполучення (з урахуванням вимог до безпеки та швидкості перевезень); розвиток наукового та інноваційного партнерства з ЄС; забезпечення екологічних стандартів, нормативів використання природних ресурсів в процесі управління безпекою транспортної інфраструктури.

РОЗДІЛ 5.

МЕХАНІЗМИ РЕАЛІЗАЦІЇ СТРАТЕГІЧНИХ НАПРЯМІВ РОЗВИТКУ ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

5.1. Концепція інтегрованої системи державного управління безпекою транспортної інфраструктури України

Інтеграція України до транспортної інфраструктури Європи дає змогу суттєво підвищити економічний, інвестиційний, технічний та експлуатаційний стан транспортної інфраструктури. А це прямий шлях до ефективного співробітництва з іншими країнами та входження на паритетних засадах до міжнародної спільноти та глобальної транспортної інфраструктури.

Інтеграція транспортної інфраструктури України в транспортну систему Європейського Союзу є необхідною для додаткового залучення валютних надходжень та обсягів перевезень, оптимізації транспортних витрат, наближення до світових стандартів перевезень вантажів та пасажирів, екологічних та енергетичних показників функціонування транспорту і підвищення частки саме експортного потенціалу країни на параметрів світового ринку транспортних послуг через суттєве підвищення рівня конкурентоспроможності вітчизняних перевізників; підтримання високої оперативної готовності транспортної інфраструктури України до забезпечення інтересів зміцнення обороноздатності країни.

Враховуючи вищезазначене, Україна приречена фактично приділяти питанням забезпечення транспортної безпеки значну увагу. Слід зауважити, окрім цього, що Україна має один з найвищих у Європі транзитний рейтинг. Таким чином, Україна вона може від транзиту, а також надання інших транспортних послуг отримувати значний прибуток, але за умови побудови

ефективної та надійної системи управління безпекою транспортної інфраструктури, що обумовлює важливість також питань безпеки транспортної інфраструктури для України [327].

Як відзначалось, питання забезпечення безпеки транспортної інфраструктури для України має особливо важливе значення. Це можна пов'язати, насамперед, із площею території та її геополітичним розташуванням України, із політичним курсами та соціально-економічним потенціалом, спрямованими на забезпечення подальшого зміцнення державного суверенітету. Проте, на фоні зростання тенденцій травматизму, аварійності, збитків, зношеності технічних засобів, – вихід транспортної інфраструктури України на шлях стійкого розвитку, при цьому із надійним забезпеченням безпеки є досить ускладненим.

Отже, усвідомлюючи значення транспортної інфраструктури для України приділяти необхідно значну увагу саме безпеці транспортної інфраструктури. Забезпечення високого рівня безпеки транспортної інфраструктури є одним з головних завдань сучасності для держави. Проте питанням забезпечення безпеки транспортної інфраструктури в Україні уваги приділяється поки що недостатньо. Так, не прийняті на даний час у вищезазначеній сфері, основні нормативні документи: концепція та стратегія транспортної безпеки, спеціальний закон про безпеку транспортної інфраструктури, а заходи, які вживаються, відрізняються, як правило, невисокою ефективністю. У свою чергу, в розвинених країнах світу розв'язанню проблем безпеки, зокрема транспортної, приділяють велику увагу, що зумовлено, для будь-якої розвиненої сучасної країни, вагомим значенням транспорту.

Особливе значення та високі вимоги висуваються до безпеки транспортної інфраструктури при перевезенні людей, зокрема особливо цінних та небезпечних вантажів.

Перевезення вантажів, які належать до категорії небезпечних чітко регулюється Наказом Міністерства внутрішніх справ України «Про правила перевезення небезпечних вантажів» [328].

Транспортування категорії небезпечних вантажів передбачає дотримання багатьох різних вимог і правил, обов'язкових для чіткого виконання, а також підтвердження відповідними документами. Так, зокрема, не всі водії допускаються до перевезення категорії небезпечних вантажів, те саме стосується й вимог до транспортних засобів.

Щодо перевезень категорії небезпечних вантажів, то до них висуваються спеціальні підвищені вимоги, зокрема як до засобів транспорту, так й до самого персоналу. Транспортні засоби, які позначаються відповідними таблицями про інформацію щодо небезпечного вантажу, оснащені мають бути додатковими протипожежними засобами та ADR-комплектами (ADR-комплект - комплект набору додаткового обладнання відповідного транспортного засобу, яким можна перевозити конкретний небезпечний вантаж. Він включає усі засоби додаткового обладнання, які у транспортному засобі повинні обов'язково бути під час перевезення відповідного небезпечного вантажу відповідно до вимог Європейської угоди про дорожнє міжнародне транспортування небезпечних вантажів, за винятком елементів маркування, противідкатних упорів та вогнегасників).

Відповідно до Правил (№656) категорію небезпечних вантажів можна перевозити автомобільним транспортом лише у разі, якщо вони допущені до перевезення згідно з вимогами Європейської угоди про дорожнє перевезення небезпечних вантажів (ч. 2 табл. А глави 3.2, а також додатку А гл. 3.3 до цих Правил №1511 від 30.09.1957 р.) та якщо виконані усі вимоги щодо перевезення небезпечних вантажів [329].

Основні вимоги діючого законодавства щодо забезпечення безпеки перевезень категорії небезпечних вантажів на автотранспорті визначені у Європейській угоді про дорожнє перевезення небезпечних вантажів,

національних законах «Про пестициди і агрохімікати» [331], «Про перевезення небезпечних вантажів» [330].

Останнім часом при перевезеннях небезпечних і особливо цінних категорій вантажів впроваджуються різні системи контролю високого рівня – відеореєстратори та відеомоніторинг з потоковою трансляцією даних (призначені для посилення безпеки вантажних і пасажирських перевезень, отримання детальної інформації щодо дорожньою обстановкою, аналізу спірних ситуацій різного роду). Так, перевезення категорії небезпечних вантажів потребують від підприємства, а також їх менеджерів безперервного і фектитвного контролюючого процесу.

Як визначено у Національній транспортній стратегії на період до 2030 року, посилення безпекового рівня на транспорті є одним з пріоритетних напрямків розвитку транспортної інфраструктури, а також перспективи її інтеграції до міжнародної та європейської спільноти.

Забезпечення безпеки транспортної інфраструктури є одним із невідкладних завдань системи державного управління. Ситуація загострюється додатково через брак дієвої системи забезпечення безпеки транспортної інфраструктури, недостатню результативність щодо реалізації покладених на неї функцій і завдань, скорочення технічного й наукового супроводу такої діяльності. Цьому також сприяють невивченість і складність характеру, специфіка соціальних взаємозв'язків, які постійно виникають між категоріями суб'єктів суспільних відносин, пов'язаних із функціонуванням різних об'єктів транспортної інфраструктури.

Обсяг енергоспоживання, рівень безпеки транспортної інфраструктури, вплив на природне навколишнє середовище в Україні – сучасним світовим стандартам не відповідають повною мірою. Впродовж останніх десятиліть спостерігається досить стрімке зростання у світі транспортних засобів, їх кількості та інтенсифікації трафіку, що призводить зрештою до збільшення випадків транспортних подій та ускладнення їх негативних наслідків.

Проблема забезпечення безпеки транспортної інфраструктури має особливе значення для України. Це можна цілком пов'язати, насамперед з геополітичним розташуванням та площею території України, з соціально-економічним і політичним курсами, орієнтованими на подальше зміцнення суверенітету. Однак, на тлі зростаючих показників аварійності, травматизму, збитків, зносу технічних засобів вихід української транспортної галузі на шлях сталого розвитку із забезпеченням комплексної безпеки вельми ускладнений.

Події на сході України (збройне вторгнення Російської Федерації), які привели до величезних людських жертв, а також втрати понад 20% потенціалу економіки країни, втрат територій й загрожують позбавленням державності та самому існуванню української нації. В рамках такої війни Росія не перестас намагаться підірвати систему національної економіки України всіма наявними й доступними засобами, а також позбавити Україну наявних конкурентних переваг, ключовою з яких визнана розвинутою транспортною інфраструктурою, вихід до Азовського і Чорного морів, доволі розгалужена мережа міжнародних транспортних комунікацій. Стратегія Москви полягає саме у досягненні домінуючого положення на усій території євразійського простору. Для цього вона здійснює активну експансіоністську гео- та економічну політику, зокрема у контексті Євразійського економічного союзу, сформованого нею для цієї мети, намагаючись, при цьому, як найактивніше долучитися до ініціативи Китаю «Новий шовковий шлях». Саме тому, продовження агресії Москви проти України буде робити постійно актуальним завдання про недопущення екстремістських проявів, техногенних аварій, терористичних актів на українських інфраструктурних об'єктах. Тому, як показує практика, забезпечення транспортної безпеки, потребує подальшого вдосконалення відповідних механізмів державного управління. Це пов'язано насамперед із викликами та загрозами нового типу, зумовленими застосуванням сьогодні нових видів озброєння, а також технологічними особливостями, що обумовлені експлуатаційними процесами різних об'єктів транспортної інфраструктури, технічної складової розвитку сфери транспорту

й засобів контролю, які застосовуються для протидії різних правопорушень на транспорті.

Безпека транспортної інфраструктури України – вкрай важлива складова національної безпеки. Проблеми та стан її розвитку на сьогодні стають у серйозну перепону на шляху забезпечення державної економічної безпеки та забезпечення реалізації національних інтересів в цілому, а також її окремих елементів. Проблеми у сфері безпеки транспортної інфраструктури мають вирішуватись системно і комплексно, оскільки саме безпека транспортної інфраструктури є поняттям системним, що вміщує самостійні окремі сектори (види безпеки), у т.ч. безпеку пасажирів, об'єктів транспорту і транспортних засобів, вантажу, а також військову, економічну, екологічну, пожежну, санітарну, хімічну, інформаційну, радіаційну, бактеріологічну безпеку й інші види. Необхідні поза сумнівом подальші дослідження з проблем забезпечення безпеки транспортної інфраструктури. Насамперед, розробити необхідно ефективні і дієві механізми її реалізації: політичний, організаційний, економічний та нормативно-правовий. Потребує також реформування в Україні структура суб'єктів управління у сфері забезпечення безпеки транспортної інфраструктури тощо.

Значна кількість різних надзвичайних ситуацій, насамперед, із загибеллю великої кількості людей, припадає саме на транспорт, що свідченням виступає високої ступеня потенційної небезпеку сфери транспорту, як галузі економіки країни. З впровадженням на рівні Мінінфраструктури низки системних заходів щодо підвищення рівня безпеки транспортної інфраструктури, здійснення відповідних заходів запобігання виникненню дорожньо-транспортних подій, показники аварійності на різних видах транспорту й досі продовжують лишатися на критичному рівні, незважаючи навіть на певне зниження кількості аварійн саме на річковому та морському, автомобільному відомчому транспорті, також на залізничному транспорті, під час транспортування небезпечних вантажів авіаційним, залізничним, річковим та морським транспортом. В Україні транспортом загального користування щорічно

перевозиться близько 900 млн. тон вантажів (зокрема значна кількість небезпечних вантажів), понад 3 млрд пасажирів. Саме на залізничний транспорт доводиться 60% вантажних перевезень, 26% – на автомобільний, 14% – водний. Оскільки в структурі транспортування 15% складають небезпечні вантажі (пожежонебезпечні, вибухонебезпечні, хімічні речовини тощо), тому загроза здоров'ю і життю людей постійно збільшується [332].

Проблеми безпеки транспортної інфраструктури за останні роки набули особливої гостроти, оскільки транспорт перетворився фактично на одну з найбільш ризикованих сфер суспільної діяльності, в якій регулярно, на жаль, гине багато людей. Разом з цим, не зважаючи на впровадження МІУ заходів системного характеру щодо забезпечення необхідного рівня безпеки транспортної інфраструктури, проведення роботи із запобігання виникненню подій на транспорті, – індикатори стану аварійності на різних видах транспортної інфраструктури залишаються критичними. Так, при загальному зменшенні у 2020 році кількості транспортних подій на 18 % (з 4 923 транспортних подій у 2019 році до 4039 – у 2020), збільшився рівень тяжкості наслідків таких подій. Питомі показники, що дають змогу визначити рівень тяжкості наслідків транспортних подій, свідчать про збільшення цього рівня у 2020 році у порівнянні з 2019 роком на 22 % (кількість загиблих внаслідок таких подій, на 100 таких подій, у 2020 році становила 13,77 проти 11,29 у 2019 році) та 37 % (кількість загиблих внаслідок таких подій, на 100 постраждалих внаслідок таких подій, у 2020 році становила 29,46 проти 21,58 у 2019 році). Разом з цим, рівень тяжкості наслідків цих подій для травмованих осіб зменшився на 20 % (кількість травмованих внаслідок таких подій, на 100 таких подій у 2020 році становила 32,96 проти 41,04 у 2019 році). При цьому, загальна кількість загиблих внаслідок транспортних подій залишилася на рівні 2019 року (у 2020 році внаслідок таких подій загинуло 556 осіб), а кількість травмованих на 34% зменшилася (з 2020 осіб у 2019 році до 1331 – у 2020р.). Значна кількість транспортних подій, що сталися на об'єктах транспортної інфраструктури в Україні впродовж 2019-2020 років, а також осіб, які

постраждали в результаті таких подій, – впливає на сферу охорони здоров'я та економіку України. Дослідження, які проводились багатьма зарубіжними країнами, визначило правило, відповідно до якого смерть кожна окремої особи, допущена в результаті ДТП, обходиться країні близько 70% ВВП на 1 особу, а кожне допущене внаслідок ДТП серйозне травмування дорівнює приблизно 16% ВВП на 1 особу. Якщо до вищенаведених показників застосувати це правило, то стає очевидним, що вартісна оцінка втрат соціально-економічної системи України (без витрат матеріальних, зниженням продуктивності праці, а також пов'язаних з пошкодженням майна) від таких подій на транспорті та їх негативних наслідків становить близько 224 млн доларів за 2020 рік [333].

У 2020 році на автотранспорті загального користування, авіаційному, залізничному, міському електричному, річковому та морському транспорті, а також відомчому автомобільному транспорті, сталися 4039 транспортних подій проти 4923 – у 2019 році, що менше на 18 %. У транспортних подіях, що сталися у 2020 році, загинуло 556 осіб. Стільки ж осіб загинуло внаслідок вказаних транспортних подій і у 2019 році. Разом з цим, у 2020 році внаслідок вказаних транспортних подій було травмовано 1331 особа проти 2 020 осіб, травмованих у 2019 році, що менше на 34 %.

При цьому, на автомобільному транспорті загального користування у 2020 році сталися 2 288 ДТП проти 2 829 – у 2019, що менше на 19 %, на міському електричному транспорті у 2020 році сталися 724 ДТП проти 683 – у 2019, що більше на 6 %, на відомчому автомобільному транспорті у 2020 році сталися 155 ДТП проти 108 – у 2019, що б на 44%ільше. Крім того, на залізниці (за виключенням результатів аварійності на залізничних переїздах) у 2020 році сталися 693 транспортних події проти 1088 – у 2019, що менше на 36 %, на авіаційному транспорті у 2020 році сталися 74 події проти 114 – у 2019, що менше на 35 %, на морському та річковому транспорті у 2020 році сталися 43 аварійних події проти 30 – у 2019, що більше на 43 %, на залізничних переїздах у 2020 році сталися 62 ДТП проти 71 – у 2019, що менше на 13 %.

Разом з цим, в аварійних подіях, які сталися саме на авіатранспорті у 2020 році загинуло 184 особи проти 10 – у 2019 (за виключенням результатів аварійності на залізничних переїздах) у 2020 році загинуло 206 осіб проти 314 – у 2019, що менше на 34 %, на автомобільному транспорті загального користування у 2020 році загинуло 139 осіб проти 184 – у 2019, що менше на 25 %. Також, на міському електричному транспорті у 2020 році загинуло 7 осіб проти 9 – у 2019, що менше на 22 %, на річковому та морському транспорті у 2020 році загинуло 8 осіб проти 20 – у 2019, що менше на 60 %, на залізничних переїздах у 2020 році загинуло 8 осіб проти 15 – у 2019, що менше на 47 %, на автомобільному відомчому транспорті у 2020 році загинуло 4 особи проти 4 – у 2019.

Водночас, на авіаційному транспорті в аварійних подіях, які сталися у 2020 році, травмовано 5 осіб проти 3 – у 2019, що більше на 67 %, на залізничному транспорті у 2020 році травмовано 126 осіб проти 181 – у 2019, що менше на 30 %, на автомобільному транспорті загального користування у 2020 році травмовано 973 особи проти 1588 – у 2019, що менше на 39 %, на міському електричному транспорті у 2020 році травмовано 163 особи проти 194 – у 2019, що менше на 16 %. Також, на морському та річковому транспорті травмовано 4 особи проти 16 – у 2019, що менше на 75 %, на залізничних переїздах травмовано 31 особу проти 25 – у 2019, що більше на 24 %, на відомчому автомобільному транспорті травмовано 29 осіб проти 13 – у 2019, що на 123% більше [333].

Слід зазначити, що відповідна стратегія ЄС щодо розвитку транспортної інфраструктура переважно орієнтована на внутрішні потреби кожної європейської країн. Полягає вона у створенні умов, найкращих для функціонування та розвитку єдиного ринку ЄС шляхом формування TEN-T (мультимодальної транс'європейської мережі) та задля блага економіки, всіх громадян, суспільства загалом зробити транспортну інфраструктуру ЄС економічно- та ресурсоефективною, безпечною і фінансово стійкою.

Високий показник травматизму та смертності на українських дорогах є однією з важливих проблем загальнодержавного характеру, що потребує вироблення дієвих нових стратегії і комплексу заходів щодо забезпечення відповідного рівня безпеки транспортної інфраструктура. Така стратегія й комплекс заходів ґрунтуватися мають у першу чергу на детальному аналізі ситуації у сфері безпеки транспортної інфраструктура та перевірки виконаних вже відповідних заходів та виявлення інших заходів, які найвищий мають пріоритет, вилучення тих заходів, які пов'язаними з безпекою транспортної інфраструктура вважати не можна, а також перерозподілі фінансових ресурсів.

Хоча є позитивні відповідні тенденції, поступове зокрема зниження рівня травматизму та смертності на окремих видах транспорту, ситуація досі лишається дуже складною, потребує своєчасного й належного виконання усіма стейкхолдерами щодо покладених на них завдань у сфері безпеки транспортної інфраструктура.

Враховуючи зазначеневище, важливість та актуальність безпеки транспортної інфраструктура, що основними вважаємо пропозиціями щодо входження сфери забезпечення безпеки транспортної інфраструктури України до системи безпеки транспортної інфраструктура Європи мають бути:

1. Розробка: критеріїв безпеки транспортної інфраструктури й загальних методів її забезпечення з встановленням загальних показників транспортної безпеки, які повинні поступово впроваджуватись для підтримання й забезпечення високого рівня безпеки транспортної інфраструктури та разом із наявним науковим та технічним прогресом вдосконалюватись; стандартів безпеки транспортної інфраструктури національного рівня, які мають відповідати стандартам ЄС, які приведуть у підсумку до застосування Європейських стандартів безпеки на у сфері транспорту;

2. Імплементация в українське національне законодавство європейських стандартів, норм, технічних регламентів у сфері безпеки транспортної інфраструктури, включаючи у т.ч. вимоги до безпечної експлуатації рухомого складу та інфраструктури;

3. Удосконалення системи державного управління безпекою транспортної інфраструктури, державного контролю і нагляду на транспорті, відповідно до стандартів європейських країн та поступове зміцнення органами державної влади інституціональної спроможності;

4. Створення Інноваційного кластеру транспортної безпеки Україні до складу якого пропонується входження Міжвідомчого центру безпеки транспортної інфраструктури України;

5. Розгляд Проекту укрупненої Концепції інтегрованої системи транспортної безпеки України;

6. Забезпечення: постійного фінансування державою заходів із забезпечення безпеки транспортної інфраструктури із залученням недержавних інвестиційних фондів тощо; захисту від неправомірного втручання у діяльність транспортної інфраструктури;

7. Впровадження: європейських стандартів при перевезенні категорії небезпечних вантажів, у т.ч. з урахуванням засад мультимодальності; інформаційних технологій транспортної безпеки;

8. Широке використання технологічних інновацій щодо забезпечення безпеки транспортної інфраструктури;

9. Оновлення, модернізація, заміна рухомого складу об'єктів транспортної інфраструктури в деяких випадках згідно вимог транспортної безпеки;

10. Приведення: мережі сполучення відповідно до вимог безпеки транспортної інфраструктури з урахуванням швидкісного трафіку та вантажних перевезень; портів, аеропортів, залізничних вокзалів, автостанцій у відповідність до вимог транспортної безпеки ЄС;

11. Розвиток інноваційного та науково-дослідного партнерства зі структурами ЄС у сфері безпеки транспортної інфраструктури;

12. Забезпечення пріоритетності саме вимог екологічної безпечності, дотримання обов'язкового екологічних нормативів, стандартів та лімітів

природокористування під час реалізації управлінської, економічної та іншої діяльності транспортної інфраструктури.

З урахуванням зазначеного вище, таким чином, можна зробити такі основні висновки, а саме:

1. Забезпечення безпеки транспортної інфраструктури є одним із пріоритетних завдань державного управління.

2. Високий показник травматизму та смертності у сфері транспортної інфраструктури – одна із головних проблем як міжнародного, так загальнодержавного характеру, що вимагає формування спільної стратегії і комплексу заходів щодо забезпечення ефективної безпеки транспортної інфраструктури.

3. Безпека у сфері транспортної інфраструктури для національної безпеки України є вкрай важливою складовою, її проблеми та стан розвитку стають у серйозну перепону у напрямі реалізації українських національних інтересів, гарантування державної економічної безпеки, а також інтеграції транспортної інфраструктури України до європейської системи безпеки.

Для забезпечення своєчасного виконання цих оложень Україні необхідно прийняти ряд невідкладних заходів, ухвалити запропоновану Концепцію інтегрованої системи державного управління безпекою транспортної інфраструктури України (Додаток Ж).

Запропонована Концепція інтегрованої системи державного управління безпекою транспортної інфраструктури України надає тільки загальне уявлення про шляхи розвитку об'єкта управління або шляхи вирішення великої управлінської проблеми та не вимагає повної деталізації.

Розроблена Концепція висуває вимоги загального характеру до технологій і необхідних ресурсів, ключових факторів, які здатні забезпечити досягнення поставлених стратегічних цілей (ключових факторів успіху). Оскільки отримання очікуваних результатів не можливо без ефективного управління, в концепції передбачено вирішення організаційних питань, що

виникають у процесі реалізації стратегії і виконання стратегічних планів, які будуть розроблені на її основі.

Розроблена і прийнята концепція буде являти собою завершений документ, на основі якого розробляється стратегія розвитку і стратегічний план заходів щодо її реалізації. У концепції має бути викладений найбільш бажаний варіант, який розглядався в процесі її розробки. Якщо приймається рішення про більш глибоке опрацювання концепції, розроблений варіант концепції стає вихідною точкою для наступного більш поглибленого та деталізованого опрацювання.

5.2. Організаційно-координаційний механізм державного управління безпекою транспортної інфраструктури

Забезпечення безпеки транспортної інфраструктури є одним із ключових завдань системи державного управління. Через відсутність ефективної системи забезпечення безпеки транспортної інфраструктури ситуація лише загострюється, недостатній показник результативності виконання відповідно покладених на неї функцій і завдань, зниження рівня технічного й наукового супроводу такої діяльності. Цьому також сприяють невивченість і складність особливостей й характеру соціальних взаємозв'язків, що між різними виникають групами учасників суспільних відносин у процесі функціонування різних об'єктів транспортної інфраструктури.

Саме тому, нагальним, першочерговим завданням виступає досягнення інститутами державної та громадськістю адекватного розуміння місця та ролі безпеки транспортної інфраструктури в забезпеченні українських національних інтересів. В даний час про нерозуміння такої проблеми з боку громадськості і з боку державних органів свідчать такі факти:

по-перше, нормативно-правові та законодавчі документи рясніють розбіжностями, суперечностями, зяючими прогалинами;

по-друге, незадовільне фінансове забезпечення витрат, пов'язаних із безпекою транспортної інфраструктури. В умовах, за яких диверсії і теракти на об'єктах транспорту із використанням транспортних засобів набули для суспільства загрозливий характер, а аварії в транспортній інфраструктурі через зношеність основних засобів, стали звичайним по суті явищем, на потреби забезпечення безпеки транспортної інфраструктури з державного бюджету виділяються недостатні кошти, які у сотні та в десятки разів менше тих коштів, які виділяються на зазначені вище цілі розвиненими країнами, наприклад, Канадою, США, низкою країн ЄС;

по-третє, не залучені практично до зміцнення безпеки транспортної інфраструктури активні учасники саме ринку перевезень, а також ліцензовані суб'єкти сфери транспортної діяльності України;

по-четверте, система безпеки транспортної інфраструктури відсутня по причині фактичної відсутності системи та відсутності технічних антитерористичних засобів, як її основної складової. Слід зауважити, що в загалі, питання попередження та запобігання тероризму на залізничному транспорті та зокрема питання розвитку технічних антитерористичних засобів на транспорті докладніше були розглянуті в моїй кандидатській дисертації та монографії;

по-п'яте, не проявляють належної уваги громадські інститути з приводу стану безпеки транспортної інфраструктури. Інтерес до проблеми актуалізується систематично і, переважно, у зв'язку надзвичайною подією на транспорті або терористичним актом. При цьому активність виявляється, як правило, у формі все частіше спроб осіб, постраждалих безпосередньо в результаті диверсії (теракту, аварії) пред'явити позов державі з приводу відшкодування понесеного ними морального і матеріального збитку. Досвід Канади, США та ряду європейських країн між тим, говорить, що саме турбота

про зміцнення безпеки транспортної інфраструктури перебуває в центрі не тільки уваги держави. Вкрай стурбовані цією проблемою й активну беруть участь громадські організації в її вирішенні. Крім того, навіть налагоджена система безпеки транспортної інфраструктури ефективно не може функціонувати без підтримки та розуміння структур та інституцій громадянського суспільства.

Необхідність нагального широкого позиціонування цієї проблеми управління безпекою транспортної інфраструктури в суспільстві та державі очевидна. Без адекватного уявлення громадськістю та органами державної влади про зміну місця і ролі безпеки транспортної інфраструктури в забезпеченні українських національних інтересів досягти неможливо якісно нового її стану. Вирішення такого завдання вимагає широкої роз'яснювальної роботи, в тому числі, засобах масової інформації (вітчизняних й закордонних). Мають бути залучені до цієї роботи представники всіх інститутів державної влади, наукова громадськість, керівники транспортних підприємств, активні всі учасники ринку транспортних перевезень. Вирішення такої проблеми може бути в більш широкий спектр вбудовано завдань щодо формування українського зовнішньополітичного іміджу, активної участі у протидії міжнародному тероризму з боку світового співтовариства. Рішення вищезазначеного завдання в загальному ланцюзі є тією ланкою зміцнення безпеки транспортної інфраструктури, вхопившись за яку, можна на належний рівень витягнути весь ланцюг. Збільшення істотне цільового фінансування забезпечення безпеки транспортної інфраструктури є необхідною умовою підвищення якісного рівня безпеки транспортної інфраструктури України, приведення системи у відповідність з міжнародними вимогами. У вирішенні цього завдання, його фінансового забезпечення повинні зіграти особливу роль бізнес-структури з числа основних учасників ринку транспортних перевезень, громадські організації, страхові компанії та інші підприємства-споживачі послуг транспорту, в тому числі, іноземні, які мають з Україною експортно-імпортні відносини.

Пошук позабюджетних коштів і акумулювання їх на потреби безпеки транспортної інфраструктури – для вирішення зазначеної вище проблеми є однією з необхідних умов. Негайне вдосконалення та розробка нормативно-правових засад безпеки транспортної інфраструктури, приведення у відповідність до вимог міжнародних стандартів тією обставиною зумовлено, що між ними існуючий розрив серйозним може стати стримуючим фактором для становлення України, як повноправного часника транспортних міжнародних перевезень;

по-шосте, на законодавчому рівні необхідно визначити місце транспортної інфраструктури в сукупності інших об'єктів, що передбачають підвищену небезпеку та потребують особливу систему антитерористичного захисту; вирішення питань щодо нормативно-правового забезпечення безпеки підземних споруд транспортної інфраструктури;

по-сьоме, статус України як учасника активної міжнародної співпраці щодо забезпечення безпеки транспортної інфраструктури від неї вимагає не лише нарощування зусиль в реалізації заходів з підвищення безпеки на транспорті та протидії тероризму, які схвалені світовим співтовариством, але й позиціонуванню більш чіткому своїх ініціатив та інтересів у міжнародних організаціях - морської безпеки, авіаційної безпеки та інше.

по-восьме, необхідна вдосконалення та концентрація взаємодії всіх органів державної влади, які відповідають за безпеку транспортної інфраструктури. Відповідно функціональними обов'язками та до завдань спецслужб, правоохоронних і контролюючих органів більш чітко мають бути визначені їх роль, місце на законодавчому рівні, розподіл повноважень, відповідальність, взаємодія як суб'єктів процесу забезпечення безпеки транспортної інфраструктури [334].

Безпека об'єктів транспортної інфраструктури характеризує національну транспортну сферу та її складові елементи з позиції: захищеності об'єктів транспортної інфраструктури від диверсійних й терористичних актів; захищеності від незаконного втручання в її функціонування; здатності щодо

прогресивного розвитку сфери, що відповідає геополітичним та економічним інтересам держави; інтеграційного рівня до глобальної транспортної системи.

В Україні ситуація, що склалась вказує на постійно зростаючий розрив між існуючим рівнем безпеки транспортної інфраструктури і рівнем забезпечення міжнародних стандартів. Даний факт у найближчий час для України як суб'єкта міжнародних транспортних перевезень значним може стати стримуючим розвиток фактором. Тому саме для України, її кожного регіону стійкий розвиток транспортної інфраструктури є одною з забезпечення національної безпеки.

Зрозумілою стає необхідність удосконалення системи превентивних заходів в рамках забезпечення безпеки транспортної інфраструктури в Україні.

Розпорядженням КМ України від 30.05.2018р. № 430-р «Про Національну транспортну стратегію України до 2030 року» загально визначено проблеми, які потребують свого розв'язання, проте відсутній саме керівний документ стосовно безпеки транспортної інфраструктури України. Тому до числа головних проблем, рішення яких має бути забезпечено першочергово, на нашу думку, віднести можливо наступні: розробка цільових єдиних підходів із забезпечення безпеки транспортної інфраструктури, які міжнародним вимогам відповідають для захисту функціонування транспортної інфраструктури від незаконного втручання та терористичних актів; приведення чинної законодавчої бази, яка не повною мірою відповідає стандартам, які міжнародними організаціями пред'являються в сфері забезпечення безпеки транспортної інфраструктури – у відповідність з європейськими (міжнародними) вимогами; визначення чітких фінансових джерел для програм безпеки підприємств транспортної інфраструктури, які основне навантаження несуть щодо забезпечення ресурсами превентивних заходів системи безпеки транспортної інфраструктури.

Серед основних причин щодо низького рівня безпеки транспортної інфраструктури в Україні прийнято виділяти: відсутність в країні політики єдиного забезпечення безпеки транспортної інфраструктури; недосконалість

системи вітчизняного законодавства у сфері безпеки транспортної інфраструктури, а також відсутність базових нормативних документів для забезпечення ефективного регулювання відносин у такій важливій сфері: концепції, стратегії, закону, програми; несистемний характер і неузгодженість зусиль і заходів органів державної влади забезпечення рівня безпеки транспортної інфраструктури; низький рівень у користувачів і працівників сфери транспортної інфраструктури дисципліни та правосвідомості; незадовільний рівень технічного стану об'єктів транспортної інфраструктури, транспортних комунікацій і транспортних засобів, велика частка застарілих споруд і транспортних засобів, які залишаються в експлуатації на території України; втримке зростання в Україні кількості автомобільного транспорту на фоні відставання щодо розвитку саме дорожньої інфраструктури; незадовільний рівень фінансування заходів щодо підвищення безпеки транспортної інфраструктури; рівень підготовки фахівців, від яких залежить стан безпеки транспортної інфраструктури, у т.ч. державних службовців, фахівців підприємств, інших працівників сфери транспортної інфраструктури тощо [163].

До зазначених вище головних причин низького рівня безпеки транспортної інфраструктури в Україні, на нашу думку, можна також додати: недосконалість самої системи управління безпекою транспортної інфраструктури; брак єдиного органу управління щодо координації забезпечення безпеки транспортної інфраструктури; недосконалість моніторингових систем та платформ щодо дорожньо-транспортних пригод, ведення їх статистики, а також управління ризиками.

У самій транспортної інфраструктури, разом з тим, існує низка невирішених проблем системного характеру, а саме: відсутній вкрай необхідний комплексний підхід до управління функціонуванням і розвитком транспортної інфраструктури (фактично транспорт у період реформ належним чином не розглядався як пріоритетний об'єкт державного впливу); в сфері транспортної інфраструктури структурні перетворення не завершені (державне

регулювання транспортної діяльності, її окремих видів, а також присутність у сфері транспортного бізнесу держави є надлишковою. Не завершене створення також правової бази транспортної інфраструктури, адекватної умовам ринку); посилення диспропорцій щодо використанні відповідних виробничих потужностей на об'єктів транспортної інфраструктури (зростання показників транспортної інфраструктури призвело до виникнення низки дисбалансів (проблем) розвитку транспортної інфраструктури, її об'єктів, основних засобів у цілому, які будуть посилюватись із економічним зростанням, як свідчить досвід інших країн); незбалансованість тенденцій розвитку автодоріг тенденціям автомобілізації України, а також економічних й соціальних потреб населення й держави; в усіх сферах транспортної інфраструктури стійкі намітилися тенденції щодо старіння основних засобів та їх вкрай неефективного використання (недостатні темпи оновлення основних засобів всіх видів транспорту, при рівні зношеності близьки 80%, що продовжують зростати. Фінансово-економічні механізми, які при цьому забезпечують певне відтворення основних засобів, а також інновації, не адаптовані повною мірою до особливостей транспортної інфраструктури і є недостатньо ефективними); існують суттєві регіональні диспропорції щодо розвитку транспортної інфраструктури; недостатній рівень технологічного забезпечення транспортної інфраструктури.

Суб'єкти забезпечення безпеки транспортної інфраструктури з метою планування та ефективною реалізації комплексу заходів безпеки транспортної інфраструктури формують між собою комунікацію з питань: взаємного обміну інформацією про виникнення та загрозу незаконного втручання; допомоги суб'єктами безпеки транспортної інфраструктури один одному при виникненні та загрозі незаконного втручання.

Відповідальні суб'єкти забезпечення безпеки транспортної інфраструктури, які розміщують на підконтрольній території (підземному або повітряному просторі, акваторії, водних внутрішніх шляхах) об'єкти забезпечення безпеки транспортної інфраструктури інших суб'єктів,

залишаються відповідальними на цих об'єктах за забезпечення безпеки, якщо укладеними між цими суб'єктами договорами не передбачено інше.

Об'єкти забезпечення безпеки транспортної інфраструктури можуть розміщуватись на території або об'єктах (підземному або повітряному просторі, акваторії, водних внутрішніх шляхах) інших суб'єктів забезпечення безпеки (підземному або повітряному просторі, акваторії, водних внутрішніх шляхах). У такому разі суб'єктами забезпечення безпеки транспортної інфраструктури, яким належать такі об'єкти, обов'язково має бути забезпечено виконання вимог щодо безпеки тих суб'єктів, на території яких в даний час вони розміщені, якщо укладеними між цими суб'єктами договорами не передбачено інше.

Здійснення заходів із захисту здоров'я і життя пасажирів та осіб, які знаходяться на об'єкті забезпечення безпеки транспортної інфраструктури, надання їм допомоги при виникненні або загрозі незаконного втручання, у першу чергу, мають здійснюватись тим суб'єктом забезпечення безпеки, якому цей об'єкт належить.

У разі ускладнення ситуації, а також неможливості забезпечення безпеки транспортної інфраструктури суб'єктом власними силами щодо виконання заходів забезпечення безпеки, то він звертається до МВС України, центрального органу державної влади у сфері транспортної інфраструктури, дорожнього господарства, надання поштового зв'язку, або центрального органу влади, який здійснює політику держави у сфері безпеки на річковому, морському та наземному транспорті, або до інших суб'єктів забезпечення безпеки транспортної інфраструктури, які надають йому допомогу на договірних умовах.

Рішення щодо надання додаткових сил і ресурсів приймають ті суб'єкти забезпечення безпеки транспортної інфраструктури, яким вони належать, на основі звернень тих суб'єктів, на підконтрольній території яких було незаконне втручання.

Усі види об'єктів транспортної інфраструктури забезпечують свою безпеку, для чого існують відповідні засоби та сили, керівні документи, в яких деталізовано взаємодію з державними органами, а також допоміжними службами і структурами, проте в жодному не передбачено взаємодію з іншими об'єктами транспортної інфраструктури та силовими структурами. Відповідно, як наслідок, зазначене вищевказане підкріплено нормативно-правовою базою.

Таким чином, як наслідок зазначеного вище, відсутній єдиний суб'єкт державного управління безпекою транспортної інфраструктури. Через це відсутня саме загальна єдина координація діяльності суб'єктів забезпечення безпеки транспортної інфраструктури України. Саме тому, потребує вдосконалення взаємодія всіх органів влади та силових структур відповідних, які приймають участь та відповідають забезпечення безпеки транспортної інфраструктури. Відповідно до завдань і функцій спецслужб, правоохоронних та контролюючих органів – мають більш чітко бути визначені їх місце, роль та відповідальність як суб'єктів процесу на законодавчому рівні щодо забезпечення безпеки транспортної інфраструктури. Необхідно розробити єдину нову нормативно-правову базу щодо ефективного регулювання відносин у сфері безпеки транспортної інфраструктури з урахуванням змін підходів до управління, а також щодо форми власності. Важливо принципово те, щоб у зазначеній вище роботі до участі залучались не тільки експерти та науковці, а й представники громадянського суспільства, які досі не проявляють належної уваги до проблем безпеки транспортної інфраструктури.

Важливу роль також відіграють суб'єкти, які відповідальні за забезпечення саме безпеки руху у сфері транспортної інфраструктури, від злагодженості діяльності яких залежить зниження аварійності, покращення транспортного обслуговування суспільства, якість транспортних послуг. Аналіз компетенції й структури суб'єктів управління безпекою транспортної інфраструктури України показав, що діюча система державного управління у сфері забезпечення безпеки транспортної інфраструктури потребує значного вдосконалення. Підвищення посилення обґрунтованості та якості рішень без

систем ефективного моніторингу транспортних аварій та пригод є неможливими. Тому, необхідним, з огляду на це, є формування організаційної структури, яка зможна інформувати суб'єктів державного управління про проблеми і стан забезпечення безпеки транспортної інфраструктури, про вживані заходи та визначати і контролювати їх ефективність. Створення консолідованого науково-методичного, планово-регулювального, контрольного та координаційного центру, наділеного достатніми компетенціями щодо організаційного забезпечення взаємодії усіх суб'єктів державної влади у зазначеній сфері України вбачається найоптимальнішим. Таким центром може бути Міжвідомчий центр безпеки транспортної інфраструктури України, яка відображена у Додатку Е.

Міжвідомчий центр забезпечення управління безпекою транспортної інфраструктури України повинен складатись з: управління (надходить вся інформація щодо транспортних аварій і пригод та ухвалюються відповідні рішення, проводиться також відповідна робота по імплементації європейських стандартів у сфері безпеки транспортної інфраструктури); диспетчерська чергова служба (приймає та опрацьовує всю інформацію щодо транспортних аварій та пригод, а після ухвалення рішень доводить їх до конкретних виконавців).

Диспетчерська чергова служба має стійкий, постійний прямий і зворотній зв'язок, здійснює постійний інформаційний обмін із: Мінінфраструктури і з Укртрансбезпекою; Міністерством юстиції; Міністерство енергетики; АТЦ при СБУ; МОУ; МВС; Нацгвардія; ДСНС; Державна прикордонна служба; Державна авіаслужба. Крім того, диспетчерська чергова служба постійно веде відповідну інформаційну базу даних та підтримує постійний інформаційний обмін із Європейською системою безпеки транспортної інфраструктури.

В Україні забезпечення належного рівня безпеки транспортної інфраструктури має включати:

- реалізацію довгострокових та оперативних заходів щодо профілактики та нівелювання загроз (внутрішніх і зовнішніх) безпеці транспортної інфраструктури України;

- інвентаризацію міжнародних стандартів щодо забезпечення безпеки транспортної інфраструктури;

- розробку з урахуванням цих вимог та реалізацію усього комплексу заходів орієнтованих на підвищення рівня безпеки транспортної інфраструктури України, гармонізації її відповідно до міжнародних стандартів безпеки транспортної інфраструктури.

Важливою складовою цього комплексу заходів виступає покращення можливостей розвідки/контррозвідки щодо виявлення своєчасного і нейтралізації загроз, із подальшим визначенням джерел їх походження.

У зв'язку з цим, запропоновано здійснити удосконалення системи захисту діяльності транспортної інфраструктури України від протиправного втручання й, перш за все, міжнародної складової, визначивши пріоритетами реалізацію наступних ключових завдань:

1. В основу діяльності Мінінфраструктури України щодо формування системи безпеки транспортної інфраструктури країни покласти необхідно Концепцію інтегрованої транспортної безпеки України.

2. Розробити проект закону «Про безпеку транспортної інфраструктури» для уніфікації норм, що регулюють відносини щодо забезпечення безпеки транспортної інфраструктури для різних видів її об'єктів.

3. Привести законодавство України у сфері безпеки транспортної інфраструктури у відповідність до міжнародних вимог та зобов'язань України.

4. Створити інноваційний (і) кластер(и) управління безпекою транспортної інфраструктури України. В його (їх) рамках (ядро кластеру) включити Міжвідомчий центр забезпечення управління безпекою транспортної інфраструктури України - консолідовану систему управління у сфері забезпечення безпеки транспортної інфраструктури на основі реорганізації

структурних підрозділів Мінінфраструктури України із введенням у штатний розпис посади заступника міністра з питань безпеки транспортної інфраструктури;

5. Розробити положення безпеки транспортної транспортної інфраструктури України та включити його до цільової програми «Модернізації транспортної інфраструктури України» у якості окремого розділу.

6. Передбачити джерела фінансування (бюджетні та позабюджетні) програм з управління безпекою транспортної інфраструктури України.

7. Оновити транспортний парк та провести капітальний ремонт споруд транспортної інфраструктури, які перебувають в критичному стані, підвищити експлуатаційних їх показників;

8. Своєчасно виявляти та прогнозувати загрози (зовнішні і внутрішні) національній безпеці України у сфері транспортної інфраструктури;

9. Розробити та реалізувати комплекс заходи із забезпечення безпеки транспортної інфраструктури України;

10. Розробити методика проведення оцінки об'єктів транспортної інфраструктури, а також транспортних засобів, їх категоризації;

11. Забезпечити ефективну антитерористичну безпеку транспортної інфраструктури та заходів щодо попередження протиправного втручання в її діяльність;

12. На державному рівні створити систему ліцензування спеціалізованих підприємств та організацій щодо їх відповідності вимогам захисту від зазначених вище загроз терористичного та диверсійного характеру;

13. Здійснювати комплекс заходів, які орієнтовані на попередження або мінімізацію збитків (матеріального і морального) від протиправних дій, аварій та надзвичайних подій у сфері транспортної інфраструктури;

14. Постійно проводити роботу по нівелюванню негативного впливу транспортної інфраструктури на екологію, зокрема на основі використання інноваційних технологій;

15. Продовжити наукові дослідження щодо забезпечення державного управління безпекою транспортної інфраструктури України.

Рішення, які приймаються та заходи, які вживаються органами державного управління в сфері зміцнення безпеки транспортної інфраструктури України мають бути зрозумілими і чіткими, носити профілактичний характер, забезпечувати невідворотність відповідальності і рівність щодо усіх перед закономі, повинні мати широку суспільну підтримку.

Кожний із заходів, затверджених до виконання повинен містити виважені, конкретні параметри, бюджетне фінансування, термін виконання та відповідальних виконавців. Питання у сфері безпеки транспортної інфраструктури повинні вирішуватись системно і в комплексі, адже безпека транспортної інфраструктури є системною категорією, що в себе включає самостійні окремі сектори (види безпеки), зокрема безпеку пасажирів, вантажу, об'єктів транспорту, транспортних засобів, військову, економічну, екологічну, пожежну, інформаційну, санітарну, бактеріологічну, хімічну, радіаційну безпеку та інші види.

Таким чином, прийняття запропонованого комплексу заходів дасть змогу підняти систему управління безпеки транспортної інфраструктури України на якісний, новий, конкурентоспроможний рівень та гармонійно інтегруватись до системи безпеки транспортної інфраструктури Європи.

Таким чином, зробити можливо основні наступні висновки:

1. Аналіз тенденцій сучасних і розвитку проблем транспортної інфраструктури на те вказує, що прийняли вони характер системний і комплексного вимагають підходу до рішення їхнього. Прогнозоване зростання на перевезення попиту видів всіх транспорту з одного боку, і явища негативні в безпеці транспортній з другого, загрозу створюють загальноекономічному зростанню України в цілому й її регіонах окремих, ослаблення України позицій на ринку світовому транспортних послуг;

2. Стан управління та проблеми України безпекою транспортної інфраструктури, розвитку її на сучасному етапі у серйозну перешкоду перетворюються на шляху національних інтересів реалізації та економічної безпеки забезпечення як у цілому держави, так і за її елементами окремими;

3. Міжвідомчого центру створення забезпечення в Україні управління безпекою транспортної інфраструктури, а також відповідного надасть можливість кластеру стати планово-регулюючим єдиним, науково-методичним, контролюючим та координаційним центром, наділеного повноваженнями достатніми щодо взаємодії організації всіх органів державної влади та всіх силових структур в сфері транспортної безпеки України;

4. Проблеми щодо сфери управління безпекою транспортної інфраструктури України повинні вирішуватись системно і комплексно, оскільки транспортної інфраструктури безпека – поняття системне, що включає окремі самостійні сектори в себе або види безпеки, безпеку людей зокрема, вантажу, об'єктів транспорту та транспортних засобів, а також економічну, екологічну, бактеріологічну, радіаційну, військову, санітарну, інформаційну, пожежну, хімічну безпеки та інші види.

5.3. Інституційний механізм забезпечення інноваційного розвитку державного управління безпекою транспортної інфраструктури

Новації є визначальною рисою сучасних науково-технічних, соціально-економічних, виробничих та усіх суспільних дій. Від оволодіння новаторськими механізмами формування залежить лінія України: чи рухатиметься вона у напрямку входження до кількості розвинених держав, чи залишиться державою, що стагнує, на узбіччі технологічного та соціального прогресу. Це є загальними закономірностями колективного розвитку, гармонійно яким у суспільстві відбувається звернення від переважно відтворювального до інноваційного способу розвитку. Хто вчасно

зорієнтувався і побудував свою господарську політику відповідно до цього історичного імперативу, він має успіх, визнання і славу, хто ні, тому збереглися невдачі, проблеми і безвихідь.

Інноваційність – це джерело до динамічного добробуту, розвитку, індивідуального успіху, а й стан надання суверенітету держави, її конкурентоспроможності у сучасному складному суспільстві [335].

Інноваційна активність заслуговує на особливий авторитет не тільки у високотехнологічних, а й у класичних секторах економіки. Охопивши різні аспекти ринкових зв'язків (підприємницькі, виробничі, соціальні, технологічні та рекламні), інноваційний процес сприяє зростанню промислового виробництва, підвищенню продуктивності праці, залученню нових запасів у виробничу сферу. На жаль, реалії прогресивної економічної умови в Україні полягають у тому, що на відміну від розвинених країн, які до 85–90% приросту ВВП гарантують за рахунок посилення факторів, включаючи інновації, Україна слабо користується своїм інноваційним потенціалом. Продовжує деградувати ринок технологічної продукції через незначний попит на інноваційні розробки через невисоку платоспроможність наших споживачів.

Основним джерелом небезпек існуванню України як держави, вбачається не лише зовнішній противник чи кримінальний бандитизм у державі, а й різке розкладання інтелектуального та академічного ступеня суспільства, наслідком чого може стати абсолютна взаємозалежність економіки, населення від допомоги та прихильності тих, хто керує світом. Країна, яка не береже і не утримує свою науку, потрапляє у васальну взаємозалежність від науки та економіки інших держав і втрачає дієздатність і не може гарантувати свою безпеку. Відтак одним із головних пріоритетів діяльності національної влади в Україні має стати технологічна сфера. При цьому, починати робити слід із системи державного управління, що забезпечує одночасно і цілеспрямованість національної політики у цій галузі, і диверсифікація приладів сприяння та стимулювання науки [336].

Зараз Україна знаходиться на стадії, коли є розуміння, що ми

кардинально відстаємо від лідерів щодо технологічно-інноваційних рішень, є розуміння, що наявна концепція інновацій застаріла, вона не продукує геніїв, не забезпечує незначної справи створення нових ідей, а коли і продукує, то не може гарантувати їм відповідну працю та її оплату, що призводить до виїзду професійної молоді та досвідчених професіоналів за кордон. Як відомо, кожна боротьба - сила прогресу, що в період війни була виконана маса феномінальних модернізацій, конструкторських рішень і винаходів. Однак, незважаючи на агресію РФ на Сході країни, новинки населення держави навіть транспортна інноваційна система, функціонує з великими потугами, перешкодами з меншою віддачею і не вирішує завдань як підвищення темпів фінансового розвитку, так і забезпечення національної безпеки держави.

Завдання формування кластерів та їх безпосереднього впливу на національну економіку займається багато вчених: американські вчені Дж. Берковіц, Е. Глейзер, М. Енрайт, В. Керр, Дж. Кортрайт, Д. Одретч, А. Саксеніан, М. Сторпер, С. Розенфельд, М. Фельдман, Й. Френсіс та ін.; вітчизняні вчені, такі як: З. Варналія, М. Войнаренко, Б. Губського, О. Єрмакової, В. Захарченка, С. Кримського, С. Соколенка та закордонних вчених-економістів: М.Енрайта, П. Кругмана, Ф.Кука, А.Маршала, М. Портера, Р. Хасанова та ін. Зокрема питання кластерів, як інструменту розвитку та конкурентоздатності, вивчали І. Бабенко, Ю.Рибак, О. Варяниченко. Такі вчені як Р. Глушаниця, І. Косач, О. Кузьмін, Л. Левковська, О. Мазур, В. Мельничук досліджували вплив кластерів на розвиток регіонів [337-359]. Основна увага науковців у цих працях приділяється дослідженню переваг і позитивних напрямів кластеризації національної економіки. Однак ще мало досліджень приділяється саме перспективам розвитку і створення кластерів у транспортній сфері в державі. Потребують подальшої уваги пріоритетна транспортна галузь та її складові, а особливо – безпека транспортної інфраструктури.

Питання фінансового добробуту непокоїть будь-якого українця. При цьому, не менш важливим є питання автотранспортної та національної безпеки країни, від яких прямо залежить добробут. особливо в Україні, як і у всіх

прогресивних та розвинених державах світу, має удосконалювати інноваційну діяльність. Інновації в Україні знову не мають основного значення для розвитку фінансової діяльності та забезпечення фінансової стійкості держави, а старе обладнання є "ахіллесовою п'ятою" вітчизняної транспортної системи, яка вимагає до переоснащення, в тому числі, внаслідок інноваційних проєктів. Саме тому наведені питання викликають подальшого обговорення, розвитку, поліпшення та прийняття певних рішень на національному рівні.

Дослідження створення та функціонування інноваційних систем прогресивних держав світу орієнтує на те, що її базовою складовою є кооперація, яка знайшла своє рішення насамперед засобами кластерних ініціатив для збільшення конкурентоспроможності та розвитку більшості країн, починаючи з 90-х років ХХ століття.

За деякими експертними оцінками кластеризацією охоплено близько 50% економік прогресивних держав світу. Повністю охоплені кластеризацією фінська, датська, норвезька та шведська промисловості. Енергійно йде процес кластеризації у Південно-Східній Азії, Китаї, Японії.

У ЄС підтверджено "Маніфест кластеризації в державах ЄС" (липень 2006 року) та "Європейський кластерний меморандум" (січень 2008 року), ключове завдання яких – примножити "критичну масу" кластерів, здатну впливати на підвищення конкурентоспроможності як одиничних країн, так і в цілому ЄС.

Кожна країна виробляє зручну для себе політику формування кластерних об'єднань. Так, у Франції кластери будувались шляхом партнерства між місцевими промисловими групами, навчальними закладами та дослідницькими центрами.

У Німеччині процес кластеризації характеризувався меншою централізацією. Спочатку більшість кластерів утворилися спонтанно. Подальша державна політика з підтримки та розвитку цих формувань привела до створення в Німеччині великої групи нових кластерів.

Велика кількість кластерних ініціатив є наслідком завзятливості влади регіону чи міста, у чому постійно відчувається оригінальність будь-якого регіону. Уряд держави також запроваджує велику кількість програм сприяння регіонів у вигляді встановлення кластерних структур, хоча певна допомога здійснюється переважно засобом надання експериментальним інститутам устаткування, технологій і фінансів [360].

Формуванню інноваційної діяльності сприяють і рамкові угоди Євросоюзу, які вже впроваджується схожий протокол – "Горизонт - 2020" [361].

У США важливим курсом формування інноваційних систем є створення регіональних інноваційних кластерів у пріоритетних технологічних галузях, які з 2010 року підтримуються на загальнодержавному рівні специфічною федеральною програмою (до цього субсидування здійснювалось за рахунок регіональної влади).

Переважно яскравим прикладом інноваційної системи США є Кремнієва долина - провідний інноваційний кластер, який заробляє третину всіх венчурних (високоприбуткових, але ризикових) капіталовкладень, що здійснюються в США, а в 2010 році урядом США у сфері кластерної політики була побудована специфічна комісія (The Federal Regional Innovation Clusters).

Значною складовою "розумної інноваційної політики" держав світу за умов постіндустріального співтовариства є заходи щодо укладання зовнішньоекономічних інтеграційних зв'язків, насамперед поєднаних зі значним зростанням всесвітньої та регіональної конкуренції. Для цього актуалізується значущість інноваційних систем різних рівнів, що загострюють синергетичні результати інноваційного формування як за прямої керуючої ролі держави, так і за принципами саморегулювання та самоорганізації. Мережева організація таких систем виключно сприяє збільшенню взаємодії регіонів та характеризується впливом міжрегіональної кооперації на забезпечення їхньої конкурентоспроможності.

Основною метою національної інноваційної політики України є створення соціально-економічних, координаційних та правових угод для дієвого відтворення, формування та вживання технологічного потенціалу країни, забезпечення запровадження сучасних екологічно чистих, безпечних енерго- та ресурсозберігаючих технологій, виготовлення та реалізації нових варіантів конкурентоспроможної продукції.

Прогресивне становище державної інноваційної системи України має наукову та промислово-торгівельну складові. До наукової складової належать установи Національної академії наук України, галузеві науково-дослідні центри та інститути, вищі навчальні заклади. До промислово-торгової елементи належать виробничі підприємства, самостійно від форми власності. У зв'язку з тим, що наукова можливість вітчизняних академічних інститутів не є конкурентоспроможною в Україні, склалися науково-виробничі структури, переважно сильними з яких є: КБ "Південне", КБ "Антонова", які мають самостійну наукову платформу і стратегію, професійну можливість і керують процесом підготовки професіоналів за відповідними напрямками у вибраних університетах України [362].

Присутність науково-виробничих підприємств фіксує ситуацію, іноді установи Національної академії наук України, галузеві академічні центри та інститути, вищі навчальні заклади справді видаються предметом радянської системи, яка не використовувала переконання інновацій.

Транспортний комплекс у сучасних умовах вирішує дві проблеми. Перше – гарантувати потреби держави сучасними та безпечними перевезеннями, по-друге – вивести транзитний потенціал України на загальноєвропейський та міжнародний рівень, що безпосередньо підходить від розвитку міжнародних автотранспортних коридорів, з метою вирішення національного питання – надходження коштів до державного держбюджету країни. При тому, що має і приватну, і державну складову. Наведені складові намагаються вирішити ці питання одночасно.

Коли ми говоримо про якісно результативний механізм створення інновацій, то у форматі відтворення досвіду DARPA, який переважно шанується у всьому світі, треба розуміти, що в Україні він змушений переслідувати одну значну складову. А саме – відшукувати людей у своїй країні, організовувати середовище, де ці люди можуть здійснювати свої ідеї, представляти та створювати механізми кристалізації, переводити їх у конкретні продукти, які будуть потрібні або країні загалом, або транспортній сфері зокрема.

Якщо ми говоримо про вітчизняні продукти, треба усвідомлювати аспекти інноваційності. Наприклад, коли вітчизняні виробники активізували робити виробу пасажирських вагонів на наших підприємствах – чи це буде інноваційним продуктом? З точки зору необхідності залізниці та за браком наповненого ринку – це інноваційний продукт. З погляду глобальних тенденцій, схожі вагони не є інноваційним продуктом – адже ми не можемо їх продати в країну, яка виготовляє вищезгадані вагони більш зручними з використанням інноваційних матеріалів і технологій таких же як наші. Але в будь-якому процесі серед інноваційних планів можна навести подібні стандарти серед приватних компаній – вони є досить важливими та цікавими. Але також потрібно, щоб країна створила механізм, який дасть змогу вводити ці продукти. Які в свою чергу згодом ставали фундаментом економічного процесу вперед [363].

Основною складовою забезпечення безпеки держави та високої патріотичної атмосфери її громадян є великий рівень науки. Без цього вдале та безпечне завтра в Україні не настане.

Транспортна сфера має ізольовану інноваційну систему, яка включає академічну (науково-дослідні центри, науково-дослідні інститути, науково-випробувальні та вищі навчальні заклади, навчальні центри), індустріальну (підприємства транспортного комплексу), комерційні складові. Наприклад, за даними Держкомстату, ще 2015 року індустріальні підприємства запровадили лише 3136 інноваційних варіантів продукції, з яких 548 – нових особливо на

ринку, 2588 – нових виключно для підприємства. Із загальної чисельності впровадженої продукції 966 – нові види машин, приладів, обладнання, агрегатів тощо.

Зробимо огляд (нагадаємо) ключових визначень, дефініцій та склад кластера. Інновації – новостворені (застосовувані) та (або) покращені конкурентоспроможні технології, продукція чи надання послуги, а також організаційно-технічні рішення адміністративного, виробничого, торговельного чи іншого характеру, що кардинально покращують структуру та якість виготовлення та (або) суспільної сфери [365].

У класичному викладі дефініція "інновація" (з англійської *innovation* - нововведення) - ідея, останній продукт у галузі техніки, технології, компанії управління, а також в інших сферах академічної та соціальної діяльності, засноване на використанні досягнень науки та передової навички та є остаточним наслідком інноваційної діяльності [366]. Інноваційна активність - це діяльність, зорієнтована на використання та комерціалізацію результатів академічних досліджень і розробок і що зумовлює випуск на ринок нових конкурентоспроможних продуктів і послуг [367].

Кластер – це географічно близькі категорії взаємозалежних фірм та пов'язаних з ними організацій, асоційованих інститутів у роздільній галузі, сфері, об'єднані спільними навичками та технологіями, характеризуються однаковістю діяльності та взаємодоповнювальними один одного. Вони зазвичай є в географічній зоні, де комунікації, логістика та гуманні засоби легкодоступні. Кластери природно розташовуються у регіонах, інколи ж – у окремому місті. Розенфельд підкреслює, що кластери повинні мати функціональні канали для бізнес-транзакцій, діалогу та комунікацій. "Без функціональних каналів навіть вирішальна маса певних фірм не є місцевим виробництвом або соціальним порядком і, таким чином, не функціонує як кластер" [368].

Інноваційний передовий кластер є цілим порядком підприємств і систем з виготовлення та вживання готового інноваційного продукту, що вводить весь інноваційний ланцюжок від розвитку ґрунтовної академічної ідеї до виготовлення та дистрибуції готової продукції, а також порядок тісних зв'язків серед фірмами, їх постачальниками та клієнтами. , і навіть інститутами знань, сприяють появі передових інновацій.

Інноваційний кластер виробляє певний порядок поширення нових знань та технологій, гарантує форсування руху модифікації винаходів в інновації, а інновацій у конкурентні переваги, формування першокласних стабільних зв'язків між усіма його учасниками. формування таких кластерів - правильний хід за наявності спільної та виробничої бази. Кластер охоплює у собі компанії, які кооперуються, і конкурують один з одним [369].

Структурно, довільний кластер складається з ядра, продуктових інжинірингових компаній, двох оточень: інфраструктурного та науково-виробничого, а також згоди кластера та керуючої компанії. Приклад структури класичного кластеру наведено на рис. 5.1.

З урахуванням вищезазначеного, пропонується наступний склад Іноваційного кластеру транспортної безпеки України:

рада кластера – це консультативно-дорадчий, колегіальний орган, який призначає політику формування кластера та голосує постанову про появу нових резидентів кластера та виключення з кластера учасників, які не відповідають умовам та політиці кластера. Вона також здійснює функцію арбітражного органу у спорах серед резидентів кластера, за якими підприємства не в змозі домовлятися незалежно та складається з професійних топ-менеджерів бізнесу – резидентів кластера;

компанія кластера, що розпоряджається – виконавчий орган кластера, що реалізує рішення, загальноприйняті радою кластера, стандартизує взаємини між резидентами кластера, що представляє інтереси кластера в органах влади. Крім того, компанія, що розпоряджається, показує сприяння учасникам

кластера у веденні бухгалтерського обліку, виробленню обов'язкової річної звітності, проводить загальні заходи;

ядро кластера – це Міжвідомчий центр забезпечення транспортної безпеки - інноваційне сучасне підприємство, що випускає кінцеву необхідну продукцію і направляє спеціалізацію кластера, виконавчий орган кластера, є центром тяжіння для резидентів кластера;

продуктові інжинірингові інноваційні компанії – це малі, по відношенню до ядра, суб'єкти господарювання, що створюють і швидко постачають інноваційні продукти;

перше оточення – інноваційні кластери видів транспорту, які надають послуги центрального ядру і продуктовим інжинірингових компаній. У складі першого приближення до оточення входять наукові та дослідницькі компанії, професійні розробники програмного забезпечення, виробники критичних необхідних комплектуючих, випробувальні лабораторії, кафедри технічних університетів;

Рис. 5.1. Інституційний механізм забезпечення інноваційного розвитку державного управління безпекою транспортної інфраструктури

друге або інфраструктурне приближення до оточення – організації, що підтримують інноваційну структуру кластера, що забезпечують життєдіяльність резидентів кластера, що професійно обслуговують внутрішні і

зовнішні товарні, фінансові та інформаційні потоки кластера. Друге оточення складається з: бізнес-інкубатори, науково-дослідні компанії, навчальні центри, розробники програмного забезпечення, аутсорсингові виробничі компанії, логістичні компанії, відділення банків і страхових компаній, сервісні компанії та орендодавців, які обслуговують компанії та виробничі приміщення і техніку.

Проект Іноваційного кластеру безпеки транспортної інфраструктури України представлено у Додатку 3.

Одним з головних питань в ефективному функціонуванні кластеру є координація між всіма його складовими. Необхідність у виконанні будь-яких функції існувала завжди. Якщо керівництво компанії не створить зовнішніх механізмів координації, люди не зможуть виконувати роботу разом. Без відповідної зовнішньої координації різні рівні управління, багатофункціональні відділення та окремі офіційні особи можуть легко сконцентруватися на забезпеченні своїх особистих інтересів, а не інтересах компанії в цілому. Тому, що більший ступінь розподілу праці та тісніша залежність підрозділів, то більше вписувалося необхідність у координації. Вочевидь, що й активність підприємства розподілено серед десятками підрозділів із тисячами співробітників, вимога у координації безмежно зростає.

Координація – це забезпечення узгодженості зусиль всіх ланок управління, збереження, утримування та вдосконалення системи роботи підприємств (організацій) та забезпечення його безперервності та безперервності [245].

Генеральне завдання функції координації – набуття узгодженості у роботі всіх ланок компанії шляхом утвердження розумних зв'язків (комунікацій) з-поміж них, встановлення яких можливо самим різним, тому що залежить від координованих процесів.

Вироблення та редакція цілей і завдань компанії в цілому та будь-якого її відділення є лише одним з незліченних засобів координування. Будь-яка

функція управління займає обумовлену роль координуванні спеціального поділу праці.

Координація виконується з урахуванням інформації засобом координаційних структур, і навіть засобом створення робочих груп, інформативних систем, призначення координатора.

Координація як значення менеджменту є видом діяльності за погодженням і впорядкуванням зусиль, поєднаних спільною метою та спільною роботою людей у господарських організаціях, співучасників виконання того чи іншого питання та гарантує узгодження різних часток компанії на користь виконання певних перед нею завдань. Координація безпосередньо визначає хто, що і коли робить, з ким і як взаємодіє, у порядку передає особисті результати праці іншим учасникам праці і використовує їх напрацювання.

Основними функціями координації є: узгодження, збалансованість, рівновага, страхування, резервування, керованість. За своїм характером координаційна діяльність буває: превентивна (спрямована на передбачення проблем); усувна (призначена для усунення перебоїв, які виникають у системі); регулююча (яка сприяє збереженню існуючої системи роботи); стимулююча (яка поліпшує діяльність системи навіть за відсутності конкретних проблем).

Незважаючи на всі переваги об'єднання, інноваційні кластери не з'являються інстинктивно та не активізують інтегруватися власними силами. нерідко організаторами створення кластерів виступають їхні резиденти, при цьому запуснути кластероутворюючі механізми можливо лише країні (Україна), яка у свою чергу в багатьох ситуаціях може гарантувати досягнення нових розробок, ставши замовником інноваційних товарів та організувати фіскальні та інші стимули для залучення резидентів кластера.

Створення інноваційного кластера є складним багатоетапним проектом. окремий етап концепції кластера є висновок обумовленого кола пріоритетних адміністративних завдань, без успішного вирішення яких виконання наступного етапу неможливе.

Інноваційні системи, що безмежно потрібні для розвитку транспорту та його безпеки, ймовірно і потрібно організовувати і в транспортній сфері. Дослідження інноваційних систем, наприклад у військовій сфері прогресивних держав світу, в першу чергу країн-членів НАТО, чітко вказує на переваги системи, побудованої та благополучно функціонуючої у збройних силах США. Ця система охоплює видові академічні центри та міжвидове Агентство прогресивних оборонних експериментальних проєктів DARPA (Defense Advanced Research Projects Agency). Специфікою діяльності заключного є дослідження міжвідомчих, переважно ризикових та подальшої можливості (програми 2-4 річних досліджень), допомога проривних досліджень, форсування розриву між ґрунтовними розробками та їх впровадженням у військовій сфері. На прикладі DARPA побудовані аналоги в інших країнах, наприклад, GDA (Франція), SASTIND (Китай), MAFAT (Ізраїль), DRDO (Індія).

Так, у травні 2016 року Департаменту підпорядковано 24 Центри інновацій (Centers of Innovation), структурні відділення яких, у свою чергу, знаходяться поза межами США. Кожному Центру зумовлені певні специфічні питання та напрями дії [370].

Враховуючи вищенаведене, можна видати ключові пропозиції щодо створення інноваційних кластерів транспортної безпеки, як на користь транспортної галузі, так і на користь державної безпеки України:

1. Для охоплення всього спектру безпеки на транспорті, тобто активізуючи діяльність від космічних та комп'ютерних систем та програмного забезпечення до них, нових систем транспортної безпеки, зв'язку, предметів транспорту та засобів зведення та переміщення тощо – до практичних досліджень шляхів сполучення та глибин океану, від нових матеріалів, інтегрованих у системи – до побутових об'єктів на предметах транспорту та рухомому складі, потрібно організувати Інноваційний кластер транспортної безпеки України (за прикладом DARPA чи MAFAT).

Генеральна ідея концепції такої структури полягає в тому, що кожен громадянин України, як військовий, так і цивільний, може пропонувати свої інноваційні ідеї, пропозиції, винаходи до відповідного Центру, який гарантує його розгляд, аналіз, дослідження та, за необхідності, реалізовує введення дію, на користь транспорту. При цьому, буде враховано кількість людей, задіяних у транспортній галузі та практикуючих окремо у своїй сфері, ключові пропозиції зобов'язані діяти власне від них.

2.Для концентрації технологічно взаємозалежних координаційних структур транспортного та двоїстого призначення, які взаємодіятимуть та посилюватимуть дійсність транспортної та державної безпеки України, необхідно організувати Інноваційні кластери (Інноваційні Центри) за варіантами транспорту. Це дозволить учасникам кластера бути вдалими структурами, здатними діяти поза кластером та у короткі терміни реагувати на виклики у транспортній безпеці, підстраховуючи один одного. У той же час необов'язково об'єднуватись у кластер, його учасники набувають доступу до ресурсів один одного, перетворюючись на науково-технічні об'єднання, що швидко наростають. В результаті подібних з'єднань вигоди набуває кожен із учасників кластера, крім того самостійний вигод набуває вид транспорту та регіону, в якому утворюється кластер, що призведе до збільшення ступеня як транспортної так і національної безпеки.

3.Для оптимізації заходів щодо вдосконалення національного оборонного замовлення та обов'язкового використання його як причини стимулювання інноваційних процесів необхідно поліпшити систему національного управління інноваційною діяльністю в державному секторі національної економіки.

4.Надання потенціалу оформлення документів на винахід будь-якому пересічному громадянину, що має право на цю справу, що має бути доступним, як для фізичних, так і юридичних осіб (захмарні розміри зборів за дії, пов'язані з охороною прав на об'єкти інтелектуальної власності, не дозволяють це зробити), в результаті це надихатиме професійне населення держави

займатися науковою та винахідницькою та раціоналізаторською роботою. Наведене призведе до високого освітнього та наукового потенціалу, який буде спроможний продукувати різноманітні нововведення у вигляді ідей, академічних розробок та патентів, отже має бути переглянутий та скасований норми Постанови Кабінету Міністрів України “Про внесення змін до постанови Кабінету Міністрів України від 27 грудня 2001 року № 17 та 23 грудня 2004 року № 1716” [371].

5. Для спонукання професійних громадян України навчатися винахідницькою, науковою та раціоналізаторською роботою, що призведе до високого освітнього та наукового поштовху, здатного продукувати різноманітні нововведення у вигляді ідей, академічних розробок та патентів необхідно: збільшити авторитет (роз'яснювальну роботу, рекламу, збільшення) інформаційних подій аудиторії) наукового працівника; справжнє субсидування винахідницької, раціоналізаторської роботи та академічних досліджень; створення громадських програм, зорієнтованих для населення (за категоріями: дитяча, студентська, для працівників та службовців тощо) щодо залучення та популяризації (широке використання ЗМІ) винахідницької та раціоналізаторської діяльності та наукової роботи; прийняття висновків на законодавчому рівні заохочень за інноваційні досягнення (наприклад: для дітей – безкоштовна освіта в університетах; для студентів – працевлаштування на роботу або повернення фінансів витрачених на навчання; для працівників та службовців – спеціальна оплачувана премія або відпустка).

6. Для підвищення попиту на державні інновації, як на внутрішньому, так і зовнішньому ринках, а також для підйому економіки країни, в тому числі і в транспортній сфері, зростає важливість умови розвитку попиту, що вимагає відповідної концептуальної обробки в зоні формування та реалізації національного замовлення, отже має бути підготовлено проект Концепції стимулювання та формування попиту на українські інновації.

7. Для проведення об'єктивної та відомої експертизи у системі прийняття висновків з науково-технічних питань та вибору пріоритетів розвитку,

сприяння розширенню колективного визнання значимості та перспективності інноваційної діяльності та посилення її ролі у вирішенні двоєдиного завдання: збільшення конкурентоспроможності вітчизняної економіки та забезпечення державної безпеки країни має – збільшити рівень інноваційної культури.

Таким чином, з урахуванням вищезазначеного та даних пропозицій можна зробити наступні висновки:

1. Інновації в Україні ще не мають основного значення для розвитку фінансової діяльності та забезпечення фінансової стійкості держави, зокрема формування транспорту та транспортної безпеки.

2. Потреба в інноваціях сьогодні актуалізується більше, ніж будь-коли раніше. Це пов'язано, по-перше, з потребою відновлення економіки та безпеки держави та розвитку всього транспортного комплексу, а інновації можуть стати дієвим засобом досягнення цієї мети, по-друге, зі зміною способів функціонування економіки та суспільства внаслідок теперішніх науково-технічних трансформацій, які надзвичайно важливі у сфері інформаційно-комунікативних технологій, наприклад, впровадження технологій штучного інтелекту, блокчейну, віртуальної реальності тощо, які докорінно змінюють рухи виготовлення та будівництва, логістики та торгівлі, і в тому числі транспортної безпеки.

Висновки до розділу 5.

1. Розроблено наукову концепцію інтегрованої системи державного управління безпекою транспортної інфраструктури; обґрунтовано пропозиції щодо удосконалення організаційного механізму розвитку державного управління безпекою транспортної інфраструктури; надані наукові пропозиції щодо розроблення інституційного механізму реалізації державного управління

безпекою транспортної інфраструктури з урахуванням інноваційного забезпечення його розвитку.

2. Запропоновано наукову концепцію інтегрованої системи державного управління безпекою транспортної інфраструктури України, яка розкриває уявлення про шляхи розвитку об'єкту управління, визначає вимоги загального характеру до технологій і необхідних ресурсів, ключових факторів досягнення стратегічних цілей. В концепції передбачено вирішення організаційних питань, що можуть виникнути у процесі реалізації стратегічних планів, які будуть розроблені на її основі. За своєю структурою концепція включає низку наступних складових: загальний опис та оцінку стану об'єкту управління і його позицію у зовнішньому середовищі; характеристика суб'єктів управління, що забезпечує досягнення стратегічних цілей; цілі розвитку об'єкта управління на заданий період, що передбачають забезпечення безпеки розвитку національної транспортної інфраструктури, адаптація її правової, технічної та технологічної складової до європейських та міжнародних стандартів, безпеки перевезень, покращення стану доріг та транзитної спроможності української ділянки міжнародного транспортного коридору, а також формування джерел фінансового забезпечення таких процесів; проблеми і завдання, які мають бути вирішені для досягнення стратегічних цілей; шляхи та етапи реалізації стратегічних цілей (підготовка транспортної інфраструктури України до інтеграції в транспортну систему ЄС; запровадження безпекових стандартів ЄС; реформування системи захисту транспортної інфраструктури від несанкціонованого втручання); очікувані результати та стан об'єкту управління на кінець заданого періоду; показники та критерії оцінки ступеню досягнення стратегічних цілей (бюджетні, транзитні, економічні, соціальні, безпекові).

3. Аналіз системи управління безпекою транспортної інфраструктури України, зокрема формування та реалізації компетенцій суб'єктів, показав необхідність її удосконалення у напрямі забезпечення обґрунтованості та підвищення ефективності управлінських рішень, що неможливо без надійної та

дієвої систем моніторингу. У зв'язку з цим запропоновано та обґрунтовано пропозиції з удосконалення організаційно-координаційного механізму державного управління безпекою транспортної інфраструктури на основі формування організаційних структур інформаційно-координаційного та інноваційного забезпечення діяльності суб'єктів управління щодо стану та проблем у сфері їх відповідальності, реалізації заходів впливу та їх ефективності.

4. Необхідним вбачається створення єдиного Міжвідомчого центру забезпечення безпеки транспортної інфраструктури з широким переліком функцій (прогноз і планування, регулювання, координація діяльності та взаємодії органів влади та інших стейкхолдерів, моніторинг, науково-методичне забезпечення), що складається з головного управління та чергово-диспетчерської служби, має постійний зв'язок та обмін інформацією з суб'єктами управління безпекою транспортної інфраструктури. Основними завданнями представленої інституції має бути формування та ведення інформаційних бази даних, інвентаризація та імплементація європейських стандартів, синхронізація української та європейської транспортної інфраструктури; участь у формуванні та реалізації довгострокових та оперативних планів щодо профілактики, попередження та нейтралізації внутрішніх і зовнішніх загроз безпеці транспортної інфраструктури України.

5. Створення вищезазначеної інституції сприятиме: консолідації функцій управління безпекою транспортної інфраструктури; ефективній та раціональній організації контрольної-наглядової діяльності; уникненню дублювання функцій; подальшому удосконаленню системи управління; раціональному розподілу фінансових і матеріально-технічних ресурсів; покращенню інформаційного забезпечення стейкхолдерів; оптимізує час на погодження та ухвалення рішень; скоротить час реакції та ліквідації негативних наслідків.

6. Показано, що сфера безпеки транспортної інфраструктури відзначається високою динамічністю, а система її державного управління має бути адекватною тенденціям змін суспільно-економічних умов. Це потребує

створення системи формування і поширення нових знань і технологій, забезпечення трансформації винаходів в інновації та конкурентні переваги. Обгрунтовано, що реалізація такої мети може бути досягнена шляхом формування інституційного механізму реалізації державного управління безпекою транспортної інфраструктури з урахуванням інноваційного забезпечення його розвитку. У зв'язку з цим запропоновано створення інноваційного кластера в системі державного управління безпекою транспортної інфраструктури.

7. Доцільність формування такої інституції підтверджена досвідом позитивного функціонування Агентства передових оборонних дослідних проєктів (Defense Advanced Research Projects Agency), що забезпечує інноваційну підтримку системи оборони та безпеки США. До складу Інноваційного кластера мають входити: рада інноваційного кластера (визначає політику розвитку кластера, приймає рішення щодо участі резидентів, виконує функцію арбітражу щодо відносин резидентів, формує склад управляючої компанії); управляюча компанія (реалізує рішення ради кластера, стандартизує відносини між резидентами, представляє інтереси кластера у відносинах з суб'єктами зовнішнього середовища, здійснює операційну підтримку резидентів); Міжвідомчий центр забезпечення безпеки транспортної інфраструктури (визначає спеціалізацію кластера), бізнес-структури сфери транспорту та виробництва, університети та науково-дослідні інститути, інфраструктурні суб'єкти.

ВИСНОВКИ

У дослідженні запропоновано розв'язання актуальної наукової проблеми у галузі державного управління, яка полягає у обґрунтуванні теоретико-методологічних положень розвитку системи державного управління безпекою транспортної інфраструктури та формування дієвих механізмів його реалізації в Україні. Отримані в процесі дослідження результати дали змогу сформулювати наступні висновки і внести пропозиції, що мають теоретичне і практичне значення.

1. За результатами аналізу наукових підходів, пов'язаних з проблемою дослідження обґрунтовано необхідність виокремлення безпеки транспортної інфраструктури як самостійного виду безпеки в системі державної безпеки, що виходить за межі суто економічних завдань і, значною мірою, визначає рівень функціонування усіх сфер життєдіяльності суспільства й держави, несе в собі спадковість концептуальних підходів щодо забезпечення безпеки країни на мікро- і макрорівнях, нерозривність взаємозв'язків, спільність принципів і методів. При цьому безпеку транспортної інфраструктури запропоновано розглядати з позиції геополітичного підходу забезпечення державних інтересів у сфері економіки та оборони, що передбачає формування та збереження стану захищеності транспортної інфраструктури як стратегічного комунікаційного ресурсу, через який забезпечується стійкий розвиток українського суспільства у довгостроковій перспективі. Показано, що безпека транспортної інфраструктури виступає одним з важливих критеріїв економічного й політичного статусу країни.

2. Розкрито сутність державного управління безпекою транспортної інфраструктури, що передбачає діяльність органів влади з розроблення й реалізації комплексу заходів та механізмів впливу щодо формування та функціонування системи превентивної раціональної безпеки з метою економічно обґрунтованого, максимально можливого зменшення ймовірності

виникнення аварій, їх запобігання та інцидентам на об'єктах транспортної інфраструктури, мінімізації їх наслідків. Державне управління безпекою транспортної інфраструктури визначено умовою стабілізації та структурних перетворень національної економіки, цілісності економічного простору держави, міцності зв'язків між її регіонами, розвитку зовнішньоекономічної діяльності, задоволення потреб населення та суспільного виробництва у перевезеннях, захисту національних інтересів України, а також важливим фактором економічної інтеграції країн і розвитку міжнародної торгівлі.

3. Запропоновано підхід до формування механізмів державного управління безпекою транспортної інфраструктури, що ґрунтується на комплексному поєднанні таких складових: формування бази даних диспетчерсько-інформаційної системи забезпечення транспортної безпеки; визначення категорійності об'єктів транспортної інфраструктури; організація оцінки вразливості об'єктів транспортної інфраструктури; уповноваження спеціалізованих організацій для забезпечення безпеки об'єктів транспортної інфраструктури; затвердження індикативних планів забезпечення безпеки транспортної інфраструктури; створення системи навчання та атестації персоналу у сфері управління безпекою об'єктів транспортної інфраструктури; організація забезпечення охороною об'єктів транспортної інфраструктури; організація контролю за реалізацією індикативних планів.

4. Обґрунтовано методологічні положення державного управління безпекою транспортної інфраструктури. Виділено основні умови, чинники та обґрунтовано принципи забезпечення його ефективності. Серед таких умов представлено: визначення та чітке дотримання обраних пріоритетів; організаційне, правове, фінансово-матеріальне та інформаційне забезпечення заходів державного впливу, консолідація зусиль органів влади та інших стейкхолдерів. Щодо відповідних чинників, то вони враховують: технічний стан транспортної інфраструктури та рухомого складу, засобів технічного контролю та діагностики; укомплектованість та рівень професійної підготовки фахівців у сфері транспортної інфраструктури та безпекових структур;

інформаційне забезпечення; напрацьованість схем протидії терористичним актам та актам несанкціонованого втручання; стан протипожежної безпеки; забезпечення технічними засобами спостереження та охорони; взаємодія правоохоронних органів щодо безпеки транспортної інфраструктури. В запропоновану систему принципів державного управління безпекою транспортної інфраструктури включено: гарантування державою функціонування й розвитку системи забезпечення безпеки транспортної інфраструктури; стандартизація системи управління безпекою; державний контроль і нагляд за діяльністю виробників, імпортерів, власників транспортних засобів; адекватність санкцій за порушення норм і правил безпеки транспортної інфраструктури; координації дій із забезпечення безпеки транспортної інфраструктури та її використання щодо захисту населення і територій у надзвичайних ситуаціях, попередження надзвичайних ситуацій в процесі розбудови й експлуатації транспортної інфраструктури; єдність підходів до професійного добору, підготовки й перепідготовки фахівців у сфері безпеки транспортної інфраструктури.

5. Запропоновано підхід до класифікації видів загроз безпеці транспортної інфраструктури за відповідними критеріями: по-перше, за локалізацією джерел загрози, що включають внутрішні загрози транспортній безпеці, які формуються в межах транспортної інфраструктури (фактична зношеність та моральна застарілість інфраструктурних об'єктів і систем управління; дефіцит ресурсів і недостатній рівень кадрового забезпечення; недостатня ефективність систем моніторингу та попередження; криміногенна ситуація; недостатня координація діяльності органів влади щодо формування і реалізації державного управління безпекою транспортної інфраструктури; неналежне організаційно-правове забезпечення мобілізаційної готовності); зовнішні загрози (діяльність іноземних політичних, економічних, військових, розвідувальних структур проти інтересів України; загострення міжнародної конкуренції на ринку транспортних послуг і технологій; діяльність терористичних організацій); по-друге, за критерієм ймовірності загрози

поділено на реальні (сформоване явище, яке очікується або існує та об'єктивно здатне спричинити шкоду життєво важливим інтересам особистості, суспільства та держави) й потенційні (передбачає зародження небезпеки, формування передумов заподіяння значної шкоди); по-третє, за характером джерел виникнення загрози поділено на соціогенні (неправомірне втручання у функціонування транспорту, тероризм, розкрадання, хуліганство, блокування шляхів і транспортних засобів, порушення правил експлуатації технічних засобів, недосконалість правил і законодавчої бази), техногенні (високий ступінь зносу, моральна застарілість технічних засобів, недостатній рівень підготовки персоналу, людський чинник в системі «людина-машина-середовище»); природні (повінь, землетрус, зсув).

6. Встановлено, що основними факторами, які обумовлюють ризики державного управління безпекою транспортної інфраструктури для України виступають розмір території та геоелекономічне розташування, напрями політичного і соціально-елекономічного розвитку, орієнтованими на подальше зміцнення державного суверенітету. Проте, використання геоелекономічних переваг нівелюються рівнем реалізації транзитного потенціалу та розвитку транспортно-логістичних технологій, зокрема через низький рівень якості транспортної мережі, швидкості транзитних перевезень, пропускну спроможності прикордонних пунктів пропуску, негнучку тарифну політику, що знижує транзитну конкурентоспроможність України. Події, які почалися в Україні у 2014 році з анексії Російською Федерацією Автономної Республіки Криму, окупації частини Донецької та Луганської областей і продовжились повномасштабною військовою агресією, а також економічна криза – все це обернулось для України значним зниженням її міжнародного економічного впливу, підвищенням ризиків та загроз державній безпеці, зниженням можливостей захисту національних інтересів у сфері транспортної інфраструктури.

7. Проведений аналіз стану державного управління безпекою транспортної інфраструктури України дав змогу дійти висновку, що у цій сфері

накопичився комплекс проблем нормативно-правового, фінансового, матеріально-технічного, організаційного, інформаційного та науково-технічного характеру. Показано, що транспортна інфраструктура України посідає одне з провідних місць у Європі за обсягами пасажирських і вантажних перевезень, пропуском та оформленням транзитних вантажів, наявністю великих магістральних газо- та нафтопроводів, міжнародних енергосистем. У цій сфері формується 7% ВВП і працює 6% зайнятого населення країни. При цьому матеріально-технічний стан транспортної інфраструктури відзначається високими показниками зношеності технічних засобів (до 80%), аварійності, травматизму і збитків. Визначено, що у сфері забезпечення безпеки транспортної інфраструктури, найбільш проблематичною є автомобільна через її розповсюдженість, стан дорожнього покриття, інтенсифікацію трафіку, високий рівень аварійності. Щодня на дорогах трапляється понад 600 ДТП. Кількість транспортних подій на залізничному транспорті становить 1000-1200 щорічно. Проблема безпеки залишається актуальною на трубопроводному транспорті, більшість аварій на якому спричинено порушенням вимог до експлуатації. Більшість маршрутів орієнтовані на транзит газу та нафти з Російської Федерації, що створює додаткові ризики. Водний транспорт відзначається застарілістю портової інфраструктури, нестачею спеціалізованих терміналів та сучасного флоту, невідповідністю системи безпеки європейським стандартам.

8. Аналіз комплексу компетенцій суб'єктів державного управління безпекою транспортної інфраструктури України показав, що відповідна система управління відзначається недостатнім ступенем координації суб'єктів на центральному і місцевому рівні, наукових установ, громадських організацій та бізнес-структур, недосконаліми є державний нагляд та контроль. Її розвиток відзначається організаційним відокремленням суб'єктів управління різними підсистемами, дробленням функцій управління між окремими елементами, що пов'язані єдиними технологічними схемами, що ускладнює формування транспортних хабів та єдиного інформаційного поля. Недосконалістю

відзначається правовий механізм державного управління безпекою транспортної інфраструктури через відсутність основних документів, зокрема: закону про безпеку транспортної інфраструктури, відповідних концепції та стратегії, галузевих програм; відкритими залишається питання уніфікації вітчизняного законодавства із міжнародними актами, імплементації стандартів ЄС. Недостатнім є фінансове забезпечення заходів з підвищення рівня безпеки транспортної інфраструктури. Обґрунтовано необхідність реформування системи державного управління безпекою транспортної інфраструктури через відмову від принципу «реагувати і виправляти» й переходу до принципу «попередити і запобігти».

9. Враховуючи позитивний досвід європейських країн щодо управління безпекою транспортної інфраструктури на державному рівні, на основі стандартизації, як ефективного механізму розвитку системи державного управління, адекватного змінам в сучасних суспільно-економічних умовах. У зв'язку з цим запропоновано та обґрунтовано стратегічні напрями реалізації механізму стандартизації в системі державного управління безпекою транспортної інфраструктури України, серед яких: формування ефективного механізму нормативно-правового забезпечення системи управління; розробку загальних критеріїв та методів забезпечення з поступовим встановленням показників безпеки, з їх подальшим їх вдосконаленням; зміцнення інституціональної спроможності органів влади та реформування системи державного нагляду і контролю; формування джерел та механізмів фінансового забезпечення із залученням позабюджетних ресурсів (громадських організацій, страхових компаній, бізнес-структур); активне запровадження інформаційних технологій та принципів мультимодальності; модернізація об'єктів транспортної інфраструктури (з урахуванням вимог до безпеки та швидкості перевезень); створення інноваційного кластеру безпеки транспортної інфраструктури; забезпечення екологічних стандартів, нормативів використання природних ресурсів в процесі управління безпекою транспортної інфраструктури.

10. Розроблено наукову концепцію інтегрованої системи державного управління безпекою транспортної інфраструктури України, яка розкриває уявлення про шляхи розвитку об'єкту управління, визначає вимоги загального характеру до технологій і необхідних ресурсів, ключових факторів досягнення стратегічних цілей, розкриває засоби вирішення організаційних питань у процесі реалізації стратегічних планів, які будуть розроблені на її основі. Структурно концепція враховує: загальний опис та оцінку стану об'єкту управління і його позицію у зовнішньому середовищі; характеристику суб'єктів управління, що забезпечують досягнення стратегічних цілей; цілі розвитку об'єкта управління на заданий період (забезпечення безпеки розвитку національної транспортної інфраструктури, адаптація її правової, технічної та технологічної складової до європейських та міжнародних стандартів, безпеки перевезень, покращення стану доріг та транзитної спроможності української ділянки міжнародного транспортного коридору, а також формування джерел фінансового забезпечення таких процесів); проблеми і завдання, які мають бути вирішені для досягнення стратегічних цілей; шляхи та етапи реалізації стратегічних цілей (підготовка транспортної інфраструктури України до інтеграції в транспортну систему ЄС; запровадження безпекових стандартів ЄС; реформування системи захисту транспортної інфраструктури від несанкціонованого втручання); очікувані результати та стан об'єкту управління на кінець заданого періоду; показники та критерії оцінки ступеню досягнення стратегічних цілей (бюджетні, транзитні, економічні, соціальні, безпекові).

11. Обґрунтовано пропозиції щодо формування організаційно-координаційного механізму розвитку державного управління безпекою транспортної інфраструктури на основі створення організаційних структур інформаційно-координаційного та інноваційного забезпечення діяльності суб'єктів управління щодо стану та проблем у сфері їх відповідальності, реалізації заходів впливу та забезпечення їх ефективності. Запропоновано створення Міжвідомчого центру забезпечення безпеки транспортної

інфраструктури, відповідального за прогнозування, планування, регулювання, моніторинг, інформаційне та науково-методичне забезпечення державного управління безпекою транспортної інфраструктури, координацію взаємодії стейкхолдерів, синхронізація української та європейської транспортної інфраструктури, участь у формуванні та реалізації довгострокових та оперативних планів щодо профілактики, попередження та нейтралізації внутрішніх і зовнішніх загроз безпеці транспортної інфраструктури України.

12. Для забезпечення адекватності системи державного управління безпекою транспортної інфраструктури тенденціям змін суспільно-економічних умов, які характеризуються високим ступенем динамічності обґрунтовано пропозиції щодо розроблення інституційного механізму реалізації державного управління безпекою транспортної інфраструктури. Запропоновано необхідність створення Інноваційного кластера, орієнтованого на формування і поширення нових знань і технологій, забезпечення трансформації винаходів в інновації та конкурентні переваги. Визначено, що до складу Інноваційного кластера мають входити: Рада інноваційного кластера (визначає політику розвитку кластера, приймає рішення щодо участі резидентів, виконує функцію арбітражу щодо відносин резидентів, формує склад управляючої компанії), управляюча компанія (реалізує рішення ради кластера, стандартизує відносини між резидентами, представляє інтереси кластера у відносинах з суб'єктами зовнішнього середовища, здійснює операцію підтримку резидентів), Міжвідомчий центр забезпечення безпеки транспортної інфраструктури (визначає спеціалізацію кластера), бізнес-структури сфери транспорту та виробництва, університети та науково-дослідні інститути, інфраструктурні суб'єкти. Доцільність формування такої інституції підтверджена досвідом позитивного функціонування Агентства передових оборонних дослідних проєктів, що забезпечує інноваційну підтримку системи оборони та безпеки США.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Розміщення продуктивних сил України.: Навч.-методичний посібник для самостійного вивчення дисципліни / С.І. Дорогунцев, Ю.П. Пітюренко, Я.Б. Олійник та ін. - К.: КНЕУ, 2001. - 364 с.;
2. Економіка України. Б.Ф. Заблоцький, М.Ф. Кокошно, Т.С. Смовженко. - Львів ЛБК НБУ, 2001 - 375 с.;
3. Фердман Г.П. «Механізми протидії проявам тероризму на залізничному транспорті України», монографія, вид-во ПП «Фенікс», 2016, с. 98;
4. Концепція формування сталої національної транспортної політики розвитку всіх видів транспорту та засад (стратегії) транспортної політики. Проект для обговорення;
5. І. П. Садловська, «Напрями реалізації державної політики в сфері транспортної інфраструктури» науковий стаття;
6. Політологія, МОУ/ за заг. ред. В.Ф.Смолянюка. Підручник.- 1-е видання, - Вінниця: Нова книга, 2002р.- 412с.;
7. Конституції України ст. 3, 92 ;
8. Ліпкан В.А. Національна безпека України. К.: Кондор, 2008. — 552 с.;
9. Ліпкан В.А., ОС Ліпкан Національна і міжнародна безпека у визначеннях та поняттях. Вид. 2-е, доп. і перероб. — К. : Текст, 2008. — 400 с.;
10. В.А. Ліпкан. Теорія національної безпеки. К.: КНТ, 2009. — 631 с.;
11. Ліпкан В.А. Національна безпека і національні інтереси України. К.: КНТ, 2006. — 68 с.;
12. В.А Ліпкан. Основи права національної безпеки. Право України, 2009, с. 108-116;
13. Ліпкан В.А. Управління системою національної безпеки України. К.: КНТ, 2006. - 68 с.;
14. Ліпкан В.А. Неопарадигма національної безпеки. Право України, 2002, С. 19 – 23;

15. Ліпкан В.А. Доктрина національної безпеки: проблеми формування. Науковий вісник Юридичної академії Міністерства внутрішніх справ, 2003. С. 195 – 198;

16. Качинський А. Б. Індикатори національної безпеки: визначення та застосування їх граничних значень. Національний інститут стратегічних досліджень. Монографія. Київ 2013. с. 101;

17. Сіцінський А. С., Вичалківська Ю. С. Деякі питання удосконалення механізмів демократичного цивільного контролю над сектором безпеки і оборони України. Інвестиції: практика та досвід № 6/2018. с.33-36. Режим доступу: http://www.investplan.com.ua/pdf/6_2018/8.pdf;

18. Сіцінський А. С. Пріоритетні напрями удосконалення державно-правових механізмів реалізації політики забезпечення національної безпеки України у зовнішньополітичній сфері. Університетські наукові записки, 2017, № 64, с. 96-115. Режим доступу: <http://old.univer.km.ua/visnyk/1623.pdf>;

19. Ситник Г.П. Державне управління у сфері національної безпеки (концептуальні та організаційно-правові засади). Підручник. Національна академія державного управління при Президентові України. Київ. Видавництво НАДУ 2012. С. 730. Режим доступу: <http://academy.gov.ua>;

20. Ситник Г. П., Абрамов В. І., Кучма Д. Я. Концептуальні засади забезпечення національної безпеки України. Навчальний посібник. Національна академія державного управління при Президентові України. Київ 2009. С.243. Режим доступу: <http://academy.gov.ua>;

21. Ситник Г. П. Державне управління у сфері забезпечення національної безпеки України: теорія і практика. Автореферат дисертації на здобуття наукового ступеня доктора наук з державного управління. Київ – 2004, С. 29. Режим доступу: <http://academy.gov.ua>;

22. Segun Osisanya. National Security versus Global Security. Режим доступу: <https://www.un.org/en>;

23. Jon Bateman. National Security in an Age of Insurrection. Режим доступу: <https://carnegieendowment.org>;

24. Kim R. Holmes. What is National Security? Режим доступу: <https://www.heritage.org>;

25. Геополитика, международная и национальная безопасность: Справочник / М.И. Абдурахманов, В.А. Баришполец, Д.В. Баришполец, В.Л. Манилов. - М.: Пробел, 1999. - 375 с.

26. Дергачов О. Проблеми національної безпеки: Мала енциклопедія етнодержавознавства / НАН України, ін-т держави і права ім. В. Корецького - К.: Довіра: Генеза. - 1996. - С. 515-591.

27. Ліпкан В.А. Національна безпека України: нормативно-правові аспекти забезпечення: Монографія. - К.: Текст, 2003. - 180 с.

28. Ліпкан В.А. Системний підхід до побудови еталонної моделі системи забезпечення національної безпеки // Науковий вісник Національної академії внутрішніх справ України. - 2002. - №2. - С. 19-24.

29. Нижник Н.Р., Ситник Г.П., Білоус В.Т., Національна безпека України (методологічні аспекти, стан і тенденції розвитку): Навч. посіб. / За заг. ред. П. В. Мельника, Н. Р. Нижник. – К.: Ірпінь, 2000. - 304 с.

30. Пирожков С.І. Концептуальні підходи до формування системи Національної безпеки України // Стратегічна панорама. - 2003. - № 1. - С. 92-108.

31. Антипенко В.Ф. Борьба с современным терроризмом. Международные правовые подходы: Монография. - К.: Юнона. - 2002. - 723 с.;

32. Богданович В.Ю. Военная безопасность Украины: методология исследования та шляхи забезпечення: Монографія. - К.: Основи, 2002. - 323 с.;

33. Ежегодник СИПРИ 2001: Вооружения, разоружение и международная безопасность. – М.: Наука, 2002. – 1047 с.;

34. Крутов В. Протидія міжнародному тероризму як системно-соціально складова національної безпеки України // Стратегічна панорама. - 2003. - №2. - С.108-113;

35. Ліпкан В.А., Никифорчук Д.Й., Руденко М.М. Боротьба з тероризмом. - К.: Знання, 2002. - 254 с.
36. Нижник Н.Р., Ситник Г.П., Білоус В.Т., Національна безпека України (методологічні аспекти, стан і тенденції розвитку): Навч. посіб. / За заг. ред. П. В. Мельника, Н. Р. Нижник. – К.: Ірпінь, 2000. - 304 с.;
37. Саакян М.Б. Удосконалення тактики дій підрозділів швидкого реагування в умовах надзвичайного стану в межах локальної території Криму: Дис. к. військ. наук: 20. 01.04. - Одеса, 1999. - 197 с.;
38. Телешун С. Політико-правові передумови боротьби з тероризмом // Право України. - 2001. - № 12. - С.21-23;
39. Ліпкан В.А. Профілактика тероризма с позицій стратегических коммунікацій. Матеріали Міжнародної науково-практичної конференції. Дніпро, 28 жовтня 2016 р. С.158-160. Режим доступу: <https://dduvs.in.ua>;
40. Ліпкан В.А., Майоров В.В. Проблеми боротьби з міжнародним тероризмом. Режим доступу: <https://goal-int.org>;
41. Ліпкан В.А., О Джужа, Д. Никифорчук. Боротьба з тероризмом. К.: видавничий дім Скіф, 2013. – 548 с.;
42. Ліпкан В.А. Тероризм і національна безпека України. К.: Знання, 2000. С. 46-47;
43. Ліпкан В.А., В.С. Канцір. Філософія міжнародного тероризму: правовий вимір. Львів, 2011. – 37 с.;
44. Ліпкан В.А. Компаративний аналіз тероризму і злочинів терористичного характеру. Актуальні проблеми держави та права, 2000. С. 224 – 230;
45. Ліпкан В.А. Щодо поняття тероризму. Право України, 2000. С. 66 – 69;
46. Антипенко В. Ф. Международное антитерористическое право в условиях глобального кризиса. С. 19-28. Режим доступу: <http://inlawalmanac.mgu.od.ua>;

47. Антипенко В. Ф. Поняття тероризму (кримінально-правове визначення) / В. Антипенко // Право України. - 1999. - № 2. - С. 92-95;

48. Антипенко В. Ф. Современный терроризм: состояние и возможности его упреждения (Криминологическое исследование) / В. Ф. Антипенко. - К., 1998. - 190 с.;

49. Антипенко В. Ф. Борьба с современным терроризмом: Международно-правовые подходы / В. Ф. Антипенко; НАН Украины. Ин-т государства и права им. В.М.Корецкого. - К. : ЮНОНА-М, 2002. – 72;

50. Антипенко В. Ф. Інституціоналізм і тероризм. Спрямованість міжнародно-правових заходів з урахуванням культурологічних аспектів зростання конфліктності / В. Ф. Антипенко // Право і безпека. - 2002. - № 2. - С. 148-154;

51. Ємельянов В. П. Терор і тероризм: співвідношення і розмежування // Вісник Харківського національного університету внутрішніх справ. - 2002. - Вип. Спец. вип. - С. 105-110. - Режим доступу: <http://nbuv.gov.ua>;

52. В. Крутов. Тероризм не має кордонів. Режим доступу: <http://www.antiterunity.org/ru>;

53. Романюк Б. В., В. Коваленко Щодо кримінально-правового визначення поняття тероризму // Право України. - 2001. - 6. - С. 71-75;

54. Телешун С. Окремі політико-правові характеристики сучасного тероризму: українські реалії / С. Телешун // Право України. - 2005. - № 2. - С. 91-95;

55. Eric Neumayer, Thomas Plümper. International Terrorism and the Clash of Civilizations. Режим доступу: <https://dergipark.org.>;

56. Daniel O'Donnell. International treaties against terrorism and the use of terrorism during armed conflict and by armed forces. Режим доступу: <https://www.corteidh.or.cr/tablas/a21937.pdf>;

57. Randy Borum. Psychology of Terrorism. Режим доступу: <https://www.ojp.gov/pdffiles1/nij/grants/208552.pdf>;

58. Colin P. Clarke. Trends in Terrorism: What's on the Horizon in 2021?. Режим доступу: <https://www.fpri.org>;
59. Mike Smith. Securing our Future: A Decade of Counter-terrorism Strategies. Режим доступу: <https://www.un.org/en>;
60. Зеркалов Д.В. Транспорт України: Книга перша. - К.: "Основа", 2003. - 257 с.
61. Крупина Е.М., Некрасова Ю.М., Таргонская Л.Г. Программы и управление безопасностью движения на зарубежных железных дорогах // М.: ОИ/ЦНИИТЭИ МПС. - 1991. – 235 с.;
62. Указ Президента України від 11 червня 1998 р. №615 "Про затвердження Стратегії інтеграції України до Європейського Союзу". Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua>.
63. Філіпенко О. В. Правовий механізм регулювання спільної транспортної політики Євросоюзу: дис. канд. юрид. наук, Київ, 2004. 210 с.;
64. Європейські принципи державного управління ; [пер. з англ. О.Ю. Куленкової]. – К. : Вид-во УАДУ, 2000. – 52 с.;
65. О.А Палій Специфіка та наслідки інтеграції країн Балтії до євроатлантичних структур безпеки, Режим доступу: <http://ekmair.ukma.edu.ua>;
66. К вопросу о безопасности движения // Железные дороги мира. - 1993. - № 2. - С. 74-77;
67. Бурик М. М. Досвід держав ЄС у розвитку транспортної інфраструктури. Електронне наукове видання «Публічне адміністрування та національна безпека». - 2019. - № 5. Режим доступу: <https://www.inter-nauka.com/issues/administration>;
68. Бурик М. М. Теоретичні основи організаційно-правового механізму розвитку транспортної інфраструктури України. Державно-управлінські студії. 2019. № 5. Режим доступу: <http://studio.ipk.edu.ua>;
69. Бурик М. М. Залучення громадського сектору до управління розвитком транспортної інфраструктури. EasternEuropeanScientificJournal. 2020. № 61(3). С. 21-27;

70. Бурик М. М. Аналіз діяльності суб'єктів управління в сфері розвитку дорожньо-транспортної інфраструктури в Україні. Інвестиції: практика та досвід. 2020. № 15-16. С. 168 – 172;

71. Бурик М. М. Дослідження ефективності механізмів державного управління транспортною інфраструктурою України. Публічне адміністрування і національна безпека. 2020. № 8 (16). Режим доступу: <https://www.inter-nauka.com>;

72. Бурик М.М. Аналіз стратегічного планування в діяльності органів державного управління розвитком транспортної інфраструктури. Інвестиції: практика та досвід. 2020. № 17-18. С. 143 – 148;

73. Бурик М. М. Управління розвитком транспортної інфраструктури в умовах реалізації Глобальних цілей сталого розвитку до 2030 р. Теорія та практика державного управління, 2020. № 4 (71). С. 55-62;

74. Бурик М. М. Управління розвитком транспортної інфраструктури в умовах реалізації Глобальних цілей сталого розвитку до 2030 року. Теорія і практика державного управління, 2020. № 4 (71). С.55-62;

75. Buryk M. M. Improving the mechanisms of the state administration of the transport infrastructure of Ukraine. East Journal of Security Studies. Vol. 6 No 1, 2020. pp. 19-32;

76. Единая транспортная система / Галабурда В. Г. и др.; под ред. В. Г. Галабурды. – 2-ое изд.. – М.: Транспорт, 2001. – 303 с.;

77. Альошинський Є. С. Сучасні концепції аналізу функціонування транспортного процесу міжнародних вантажних перевезень / М. І. Данько, Є. С. Альошинський // Збірник наук.праць. – 2009. – №102 – С. 5–14;

78. Погребицький М. Напрями розвитку транспортного комплексу та системи міжнародних перевезень. Зб. наук.пр. НАДУ при Президентові України. 2006. № 1. С. 355–365;

79. Бойко Д. І. Стратегія функціонування і розвитку міжнародних транспортних коридорів і методи управління: автореф. дис. канд. екон. наук:

08.07.04 / Дмитро Іванович Бойко; Українська держ. академія залізничного транспорту. – Х., 2002. – 15 с.;

80. Івасишина Н. В. Підвищення ефективності міжнародних автомобільних перевезень вантажів: автореф. дис. канд. екон. наук: 08.06.01 / Наталія Володимирівна Івасишина; Національний транспортний ун-т. – К., 2002. – 19 с.;

81. Матвеева А. В. Транспортний коридор: правова природа, зміст, види та учасники (комплексне дослідження): монографія. Харків: ФІНН, 2011. 206 с.

82. Зеркалов Д.В. Транспорт України: Книга друга. - К.: "Основа", 2003. - 257 с.;

83. Соколов О.Й. Розробка методики оцінки рівня безпеки руху на залізничному транспорті: Дис. ...канд. техн. наук: 05.22.20. - Харків, 2000. - 213 с.;

84. Підручник А.М. Національний інтерес України: економічна самодостатність у глобальному вимірі: Монографія. – К. КНЕУ, 2008. – 352 с.;

85. Прокопов Б.И. Экономическая глобализация / Б.И. Прокопов // Проблемы современной экономики. – 2008. – № 4 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.m-economy.ru>;

86. Денисенко М.П., Бреус С.В. Економічна безпека держави та заходи протидії «тінізації» економіки. Режим доступу: <https://knutd.edu.ua>;

87. Денисенко М. П., Бреус С. В. Економічна безпека держави та деструктивний вплив на неї тіньової економіки // Вчені записки університету "КРОК". Серія : Економіка. - 2014. - Вип. 37. - С. 25-31. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vzuk_2014_37_6;

88. Ковальчук М. В. Імперативи економічної безпеки держави: інституціональний підхід. Ефективна економіка № 11, 2014. Дніпропетровський державний аграрно-економічний університет. Режим доступу: <http://www.economy.nauka.com.ua>;

89. Франчук В. І., Корчинський І. О. Економічна безпека держави: історичні аспекти та характеристика сутності. «Ефективна економіка». Режим

доступу: http://www.economy.nauka.com.ua/pdf/8_2019/9.pdf;

90. Кириченко О. А. Проблеми управління економічною безпекою суб'єктів господарювання : монографія / О. А. Кириченко, В. С. Сідак, С. М. Лаптев та ін. – К. : УЕП «Крок», 2008. – с. 7–14;

91. Сенчагов В.К. О сущности и основах стратегии экономической безопасности России / В.К. Сенчагов // Вопросы экономики. – 1995. – № 1. – С.97-106;

92. Степаненко А.В. Глобалізація, конкурентоспроможність й економічна безпека: проблеми взаємодії та взаємозв'язку / А.В. Степаненко // Продуктивні сили України. – 2007. – № 1. – с.79;

93. Кириченко О.А. Організаційно-правове забезпечення функціонування системи економічної безпеки України / О.А. Кириченко // Наукові записки Інституту законодавства Верховної Ради України. – 2010. – № 1. – С.59;

94. Скорук О.В. Національна економічна безпека держави та її елементи / О.В. Скорук // Науковий вісник Волинського державного університету імені Лесі Українки. – 2009. – № 7. – С., с.86;

95. Амитан В.Н. Экономическая безопасность: концепция и основные модели / В.Н. Амитан // Економічна кібернетика. – 2000.– № 3–4.– С. 13–20;

96. Белоусова І.А. Економічна безпека як складова національної безпеки України / І.А. Белоусова // Економічний часопис-XXI. – 2010. – № 5-6. – С.14-17;

97. Геєць В.М. Моделювання економічної безпеки: держава, регіон, підприємство / В.М.Геєць, М.О. Кизим, Т.С. Клебанова, О.І. Черняк та інші. – Х.: ВД «Інжек», 2006. – 240 с.;

98. Гордієнко Т.М. Теоретичні основи взаємообумовленості національної та регіональної економічної безпеки / Т.М.Гордієнко // Економіка та право. - 2010. – № 1. – С.126-132;

99. Губський Б.В. Економічна безпека: методологія виміру, стан і стратегія забезпечення / Б.В. Губський. – К.: Укрархбудінформ, 2001. – 122 с.;

100. Іпполітов К. Х. Экономическая безопасность: стратегия возрождения России / К.Х. Іпполітов.– М.: РСПБ, 1996.– 220 с.;
101. Кириченко О.А. Організаційно-правове забезпечення функціонування системи економічної безпеки України / О.А. Кириченко // Наукові записки Інституту законодавства Верховної Ради України. – 2010. – № 1. – С.54-59;
102. Предборський В.А. Економічна безпека держави / В.А. Предборський.
– К.: Кондор, 2005.– 391 с.;
103. Степаненко А.В. Оцінка економічної безпеки України та її регіонів / А.В. Степаненко, М.І. Герасимов // Регіональна економіка. – 2002. – № 2. – С. 39–54;
104. Степаненко А.В. Глобалізація, конкурентоспроможність й економічна безпека: проблеми взаємодії та взаємозв'язку / А.В. Степаненко // Продуктивні сили України. – 2007. – № 1. – С.71-83;
105. Ткач В.О. Економічна безпека в умовах ринкових трансформацій / О.В. Ткач // Європейський вектор економічного розвитку. – 2011. – № 1. – С.228-234;
106. Тропіна В.Б. Економічна безпека: теоретичні аспекти дослідження / В.Б. Тропіна, І. В. Губенко // Науковий вісник ЧДІЕУ. – 2011. – № 2. – С. 16-22 ;
107. Шлемко В.Т. Економічна безпека України: сутність і напрямки забезпечення / В.Т. Шлемко, І.Ф. Зінько. – К., 1997. – 144 с. ;
108. Мунтіян В. І. Економічні безпеки України. - К.: Наука і безпека, 1999. - 256 с.
109. Гунський Б.В. Економічна безпека: методологія виміру, стан і стратегія забезпечення / Б.В. Губський. – К.: Укрархбудінформ, 2001. – , с.99;
Махлаев А.Н. Формирование механизма обеспечения экономической безопасности предприятия в условиях нестабильности внешней среды: На примере управления пожарным риском. Автореферат.. канд. эк. наук / А.Н.Махлаев. – Санкт-Петербург, 2006. – с. 5;

110. Кириченко О. А. Проблеми управління економічною безпекою суб'єктів господарювання : монографія / О. А. Кириченко, В. С. Сідак, С. М. Лаптев та ін. – К. : УЕП «Крок», 2008. с. 12–23;

111. Сенчагов В.К. Как обеспечить экономическую безопасность / В.К.Сенчагов // Российская Федерация сегодня. – 2007. – № 6. – С.35-39;
Сенчагов В.К. О сущности и основах стратегии экономической безопасности России / В.К. Сенчагов // Вопросы экономики. – 1995. – № 1. – С.97-106.;

112. Сундук А.М. Економічна безпека України в регіональному вимірі. Автореф. дис. канд. екон. наук: 08.10.01 / А.М. Сундук; НАН України. Рада по вивч. продукт. сил України. – К., 2006. – с.12;

113. Ковальчук Т. Т. Економічна безпека і політика: із досвіду професійного аналітика : збірник / Т. Т. Ковальчук. – К. : Т-во „Знання”, КОО, 2004. – 638 с.;

114. Ейтутіс Г. Д. Теоретико-практичні основи реформування залізниць України: монографія Ніжин: ТОВ «Видавництво» 2009. «Аспект-Поліграф 24. Режим доступу: <https://scholar.google.com.ua>;

115. Ейтутіс Г. Д. Міжнародний досвід і практика реформування залізничного транспорту 2007. Залізничний транспорт України, 31-35. Режим доступу: <https://scholar.google.com.ua>;

116. Ейтутіс Г.Д., Никифорок Ю.О. Міжнародний вимір продуктивності залізничного транспорту України як основа вибору напрямів його модернізації. 2014. Економіст, 63-68. Режим доступу: <https://scholar.google.com.ua>;

117. Ігнатенко О. С., Павлюк А. В. Особливості державного регулювання ринку послуг автомобільного транспорту в регіоні. Режим доступу: <http://visnyk.academy.gov.ua>;

118. Пащенко Ю., Давиденко А. Развитие международного транспортного сообщения Украины / // Экономика Украины. - 1999. - № 5. - С. 47-55. Режим доступу: <http://www.irbis-nbuv.gov.ua>;

119. Гудема Г. Х. Понятие и содержание транспортной безопасности / Г. Х. Гудема, Ю. В. Степаненко // Транспорт.безопасность и технологии. - 2005. - № 1. - Режим доступа :<http://www.transafety.ru/issue/2005-1/sod-trans-safety.html>;
120. Дудышкин Б. Н. Актуальные правовые проблемы обеспечения безопасности эксплуатации транспорта / Б. Н. Дудышкин // Транспорт.безопасность и технологии.- 2004.- №2. - Режимдоступа : <http://www.securpress.ru>;
121. Аверічев І. М. Транспортна безпека як особливий вид економічної безпеки. Водн. трансп. 2013. Вип. 2. С. 53–57;
122. Аверічев І. М. Безпека транспортної інфраструктури як особливий вид економічної безпеки/ водний транспорт. - 2013.- Вип. 2. - С.53-57. Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vodt_2013_2_11 (С.53);
123. Сапронов О. Основні напрями забезпечення транспортної безпеки. Вісн. НАДУ при Президентові України. 2009. Вип. 4. С. 87–95., с. 88;
124. Мошков Г.Ю. Вопросы обеспечения безопасности функционирования транспортного комплекса в системе национальной безопасности страны с учетом активизации международного терроризма // Право и безопасность.- 2003.- № 1-2.- С. –34-38;
125. Забезпечення безпеки на транспорті, дорожньому господарстві та об'єктах поштового зв'язку. Режим доступу: <http://mtu.gov.ua/reforms/wp-content/uploads/Zabezpechennya-bezpeki-na-transporti.pdf>;
126. Фердман Г.П. Сутність поняття транспортної безпеки: державно-управлінський аспект. Збірник наукових праць «Право та державне управління» №2 (2020), Запоріжжя, Класичний приватний університет, 2020. С.231-236;
127. Фердман Г.П. Нормативно-правові засади забезпечення транспортної безпеки України, Науковий журнал «Вчені записки Таврійського національного університету імені В.І Вернадського. Серія: Державне управління». Том 31 (70) № 3, Київ, видавничий дім «Гельветика», 2020. С. 239-243;

128. Закон України «Про основи національної безпеки України»;
129. Сенчагов В. О сущности и основах стратегии экономической безопасности России / В. Сенчагов // Вопросы экономики. – 1995. – № 1. – С. 97–106 (99);
130. Мунтіян В.І. Економічна безпека України / В.І. Мунтіян. – К. : КВШ, 1998. – 462 с. (10);
131. Забезпечення безпеки на транспорті, дорожньому господарстві та об'єктах поштового зв'язку. Режим доступу: <http://mtu.gov.ua>;
132. Развадовський В.Й. Державне регулювання транспортної системи України (адміністративно-правові проблеми та шляхи їх розв'язання) : автореф. дис. докт. юрид. наук : 12.00.07. Харків : Національний ун-т внутр. справ, 2004 (с. 38);
133. Фердман Г.П. Сутність поняття транспортної безпеки: державно-управлінський аспект. Збірник наукових праць «Право та державне управління» №2 (2020), Запоріжжя, Класичний приватний університет, 2020. С.231-236;
134. Правовідносини. Режим доступу: <https://uk.wikipedia.org/wiki>;
135. Фердман Г.П. Нормативно-правові засади забезпечення транспортної безпеки України Науковий журнал «Вчені записки Таврійського національного університету імені В.І Вернадського. Серія: Державне управління». Том 31 (70) № 3, Київ, видавничий дім «Гель-ветика», 2020. С. 239-243;
136. Кодекс цивільний від 16.01.2003 № 435-IV (із змінами);
137. Джерело транспортного права. Режим доступу: <https://thelib.info/transport/2930416-dzherela-transportnogo-prava/>;
139. Закон України «Про транспорт»(із змінами)(Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1994, № 51, ст.446);
140. Закону України «Про дорожній рух» (із змінами) (Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1993, № 31, ст.338);
141. Закону України «Про залізничний транспорт» (із змінами) (Відомості

Верховної Ради України (ВВР), 1996, № 40, ст. 183);

142.Закону України «Про автомобільний транспорт» (із змінами) (Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2001, № 22, ст.105);

143.Закону України «Про функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період» (із змінами) (Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1998, № 52, ст.318);

144.Повітряний кодекс України (із змінами). Режим доступу: <https://ips.ligazakon.net>;

145.Кодекс торговельного мореплавства України (із змінами). Режим доступу: <https://ips.ligazakon.net>;

146.Постанова Кабінету Міністрів України від 6 квітня 1998 року № 457 «Про затвердження Статуту залізниць України (із змінами);

147.Устав внутрешнього водного транспорту ССРСР (із змінами) (утверджено постановлением СМ ССРСР от 15 октября 1955 г. №1801);

148.Постанова Ради Міністрів Української РСР від 27 червня 1969 року № 401 «Про статут автомобільного транспорту УРСР» (із змінами);

149.Постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306 «Про Правила дорожнього руху» (із змінами);

150.Постанова Кабінету Міністрів України від 4 серпня 1997 року № 821 «Про затвердження Концепції створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні» (із змінами);

151.Наказ Міністерства транспорту України від 14 жовтня 1997 року №363 (із змінами) «Про затвердження Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні (із змінами);

152. Наказ Міністерства інфраструктури України від 18.08.2021 № 428, зареєстрований в Міністерстві юстиції України 18.10.2021 № 1345/36967 «Про внесення змін у додаток до Правил перевезення вантажів у вагонах відкритого типу»;

153.Наказ Міністерства інфраструктури України від 27.12.2006 № 1196(із

змiнами), зареєстрований в Міністерстві юстиції України 04 квітня 2007 р. за № 310/13577 «Про внесення змін у додаток до Правил перевезення вантажів у вагонах відкритого типу»;

154. Закону України «Про тубопровідний транспорт» (із змінами) (Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1996, № 29, ст. 139);

155. Закону України «Про автомобільний транспорт» (із змінами) (Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2001, № 22, ст.105);

156. Повітряний кодекс України (із змінами) (Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2011, № 48-49, ст.536);

157. Кодекс торговельного мореплавства (із змінами)(Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1995, №№ 47, 48, 49, 50, 51, 52, ст.349);

158. Інкорпорація. Режим доступу: <https://ips.ligazakon.net>;

159. Конституція України (із змінами)(Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1996, № 30, ст. 141);

160. М.Ю. Бурдіна, Н.В.Буркіна Аналіз стану транспортної безпеки України. С.162. Режим доступу: 6185-Текст статті-12420-1-10-20181219 (1).pdf;

161. Фердман Г.П. Загрози транспортній безпеці України в умовах глобалізації: державно-управлінський аспект. Науковий журнал «Публічне управління і адміністрування в Україні» випуск 17, Київ, видавничий дім «Гель-ветика», 2020, С. 147-151;

162. Національні інтереси України. Режим доступу: <https://ips.ligazakon.net>;

163. О. Сапронов Основні напрями забезпечення транспортної безпеки України. Вісник Національної академії державного управління. С.89-90. Режим доступу: <http://visnyk.academy.gov.ua>;

164. Публічний звіт Голови Державної служби України з безпеки на транспорті Олександра Погорілого за 2019 рік. Режим доступу: <http://dsbt.gov.ua>;

165. Гордієнко Т.М. Теоретичні основи взаємообумовленості національної та регіональної економічної безпеки / Т.М.Гордієнко // Економіка та право. - 2010. – № 1. – С.126-132;

166. ПерспективирозвиткуУкраїни як транзитноїдержави. Режим доступу: <https://pidruchniki.com>;
167. Закон України Про транзит вантажів (із змінами)(Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1999, № 51, ст.446);
168. Петренко К. В, Мініч К. С. Оцінювання транзитних можливостей України в світовому економічному просторі. Режим доступу: <https://pidru4niki.com>;
169. Колесников А. Перспективы для транзита // ПортыУкраины – 2007 - №5. - с.17-19;
170. Фердман Г.П. Україна – зручний транспортний хаб для міжнародного транзиту: державно-управлінський аспект. International periodic scientific journal“Modernengineeringandinnovativetechnologies” Published by: Sergeieva&Co, Karlsruhe, Germany, Issue №12, Part 3, P. 49-59;
171. Як реанімувати транзитний потенціал України? Режим доступу: <https://dt.ua/>;
172. Закон України Про транзит ватажів (із змінами)(Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1999, № 51, ст.446);
173. Петренко К. В. «Транзитні можливості України: проблеми та перспективи розвитку» Національний технічний університет України „Київський політехнічний інститут імені Ігоря Сікорського”. Режим доступу: pkatya@bigmir.net;
174. Україна – транспортний хаб, або як наростити потужності зберігання і перевалки зернових до 2030 року? Режим доступу: <https://agropolit.com>;
175. Транзитні можливості України. Режим доступу: <https://mtu.gov.ua>;
176. Транспортнаінфраструктура: світло у кінцітунелю. Режим доступу: <https://forumkyiv.org>;
177. Мережа міжнароднихтранспортнихкоридорів/Міністерство транспорту та зв'язкуУкраїни.Діяльністьміністерства2008. Режим доступу: www.mintrans.gov.ua;
178. Павліха Н.В., Кузьмін П.В. Модернізація транспортних коридорів в

умовах економічної нестабільності / Збірник наукових праць Національного університету державної податкової служби України, № 1, 2011, С. 404-417;

179. Фердман Г.П. Безпека міжнародних транспортних коридорів, як забезпечення національної безпеки України. Терія та практика державного управління: зб. наук.пр. – Х.:Вид-воХар РІНАДУ «Магістр»: 2020. – Вип. 2(69). – 288с.;

180. Автомобільний транспорт України: стан, проблеми перспективи розвитку: Монографія / Державний автотранспортний науково-дослідний і проектний інститут; за заг. ред. А.М. Редзюка. - К.: ДП „Державтотранс НДІ проект”, 2005. - 400 с.;

181. Мережа міжнародних транспортних коридорів на території України. Режим доступу: <http://www.mintrans.gov.ua>;

182. Транспортный коридор Гданьск-Одесса. Режим доступу: <http://арх.org.ua>;

183. Відновлення транзитного потенціалу в контексті підвищення конкурентоспроможності України на міжнародному ринку транспортних послуг". Аналітична записка. Національний інститут стратегічних досліджень.Режим доступу: <https://niss.gov.ua>;

184.Мережа міжнародних транспортних коридорів на території України. Режим доступу: <http://www.mintrans.gov.ua>;

185. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року, схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р. Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua> ;

186. Автомобільний транспорт України: стан, проблеми перспективи розвитку: Монографія / Державний автотранспортний науково-дослідний і проектний інститут; за заг. ред. А.М. Редзюка. - К.: ДП „ДержавтотрансНДІпроект”, 2005. - 400 с.;

187. Корниєнко В.В., Стратегическое значение Украины в системе международных транспортных потоков стран-участниц СНГ // Альманах международного экспедитора №1,2007.- Одесса - с.19-24;

188. Сапронов О.В. Вплив міжнародних транспортних коридорів на рівень національної безпеки України. Режим доступу: <http://academy.gov.ua>;

189. Мірошко В.М. Міжнародні транспортні коридори і Україна. Режим доступу: <http://tourlib.net>;

190. Бакаєв О.О., Пирожков С.І., Ревенко В.Л. Міжнародні транспортні коридори - особливий пріоритет України на шляху інтеграції у світову економічну систему // Стратегічна панорама: журнал Національного інституту проблем міжнародної безпеки. - 1999. - №4;

191. Якименко Н.В. Пріоритетні напрямки розбудови міжнародних транспортних коридорів на території України (з точки зору Харківського регіону) // Науково-технічний збірник "Коммунальное хозяйство городов". - 2007 - № 78. - С.381-386;

192. Ремига Ю.С. Аналіз тенденцій розвитку транспортної інфраструктури України // Збірник наукових праць НАУ. - 2008. - №20. - С.263-273;

193. Позднякова Л.А. Международныетранспортныекоридоры и особенностяхформирования в Украине // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. праць. - 2004. - №7. - С.4;

194. Павліха Н.В., Кузьмін П.В. Модернізація транспортних коридорів в умовах економічної нестабільності/Збірник наукових праць Національного університету державної податкової служби України, № 1, 2011, С. 404-417;

195. Білорус О.Г., Лук'яненко Д.Г. та ін. / Під. ред. О.Г. Білорус. Глобалізація і безпека розвитку: монографія / - К.: КНЕУ, 2001. - 733 с. (с. 107);

196. Колесников А. Перспективы для транзита // ПортыУкраины – 2007 - №5. - с.17-19;

197. Фердман Г.П. Деякі проблеми використання міжнародних транспортних коридорів, як транзитного потенціалу України: державно-управлінський аспект. Науковий журнал «Публічне управління і адміністрування в Україні» випуск 21, Київ, видавничий дім «Гель-ветика», 2021, С. 116-121;

198. Фердман Г.П. Основні пріоритети вітчизняної системи державного управління в галузі транспорту. Ефективність державного управління Зб. наук. праць ЛРІДУ № 1 (62), Ч.І., Львів: ЛРІДУ НАДУ, 2020.С.77-87;

199. Підвищення ефективності державного управління Режим доступу: <https://infopedia.su>;

200. Постанова Кабінету Міністрів України від 30 червня 2015 р. № 460 «Про затвердження Положення про Міністерство інфраструктури України» (із змінами);

201. Постанова Кабінету Міністрів України від 29 лютого 1996 р. № 262 «Про затвердження Положення про Державну адміністрацію залізничного транспорту України» (із змінами);

202. Постанова Кабінету Міністрів України від 23 травня 2006 р. № 708 «Про затвердження Положення про Державний департамент авіаційного транспорту» (із змінами);

203. Постанова Кабінету Міністрів України від 6 вересня 2017 р. № 1095 «Про утворення Державної служби морського та річкового транспорту України» (із змінами);

204. Сапронов О. Виклики, ризики та загрози національній безпеці в транспортній сфері. Режим доступу: www.nbuv.gov.ua;

205. Фердман Г.П. Проблеми та перспективи розвитку транспортної системи України. Актуальні проблеми державного управління: Зб. наук. праць ОРІДУ. Одеса: ОРІДУ НАДУ, 2019. вип. 2(78). С. 93-97;

206. Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу (ТДК) України до 2015 року і подальший період. Режим доступу: <https://uchika.in.ua>;

207. Карпінський Б., Макух Б. Транспортна система України в контексті європейської інтеграції // Економіка України. - № 7 (440), 2003. – 17-23 с;

208. Ковалевський В.В., Михайлюк О.Л., Семенов В.Ф. та ін. Розміщення продуктивних сил України і регіональна економіка. Підручник / - К.: Тов. «Знання», КОО, 1998. - 546 с.;

209. Поручник А.М. Національний інтерес України: економічна

самодостатність у глобальному вимірі: Монографія. – К. КНЕУ, 2008. – 352 с.;

210. Інформація про водний транспорт України. Режми доступу: <https://mtu.gov.ua>;

211. Данільян О.Г. Національна безпека України: структура та напрямки реалізації/ О.Г. Данільян, О.П.Дзьобань, М.І. Панов. – Х.: Фоліо, 2002. – 285 с. (с.11);

212. Статистичні дані про Українські залізниці Режим доступу: <https://mtu.gov.ua>;

213. Постанова Кабінету Міністрів України від 11 лютого 2015 р. № 103 «Про затвердження Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті» (із змінами);

214. Наказ Міністерства Інфраструктури України від 01.04.2011 №27 «Про затвердження Положення про систему управління безпекою руху поїздів в Державній адміністрації залізничного транспорту України». Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua>;

215. Постанова Кабінету Міністрів України від від 6 квітня 1998 р. № 457 «Про затвердження Статуту залізниць України» (із змінами);

216. Наказ Міністерства транспорту України від 01.10.2009 № 1014 «Про затвердження Правил технічної експлуатації міжгалузевого промислового залізничного транспорту України» (із змінами);

217. Наказ Міністерства Інфраструктури України від 24.12.2020 № 842 «Про затвердження Положення про систему управління безпекою руху на залізничному транспорті»;

218. Наказ Міністерства оборони України від 07.05.2019 № 210 «Про затвердження Положення з охорони та супроводу військових вантажів на залізничному та водному транспорті»;

219. Постанова Кабінету Міністрів України від від 4 листопада 2015 р. № 891 «Про затвердження Порядку організації діяльності залізничного транспорту під час здійснення військових залізничних перевезень» (із змінами);

220. Фердман Г.П. Забезпечення безпеки на залізничному транспорті: державно-управлінський аспект. “Публічне управління та митне адміністрування”, журнал №2 (25), (правонаступник наукового збірника «Вісник Академії митної служби України. Серія: «Державне управління») Дніпро, 2020, С.210-214;

221. Фердман Г.П. Забезпечення безпеки на водному транспорті України: державно-управлінський аспект. Вчені записки Таврійського національного університету імені В.І Вернадського. Серія: Державне управління. Науковий журнал. Том 31 (70) № 2, Київ, видавничий дім «Гельветика» 2020. С.236-240;

222. Водний транспорт. Характеристика галузі. Режим доступу: <https://lib.chmnu.edu.ua>;

223. Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України. Режим доступу: <http://mtu.gov.ua>;

224. Річковий транспорт. Режим доступу: <https://uk.wikipedia.org/wiki/>;

225. Економіка України. – К. :Преса України, 2005. – 29–34 Ukrstat.org / operativ – публикация документов Государственной службы статистики Украины 2013;

226. Постанова Кабінету Міністрів України від відвід 6 вересня 2017 р. № 1095. «Про утворення Державної служби морського та річкового транспорту України» (із змінами);

227. Повітряний транспорт. Режим доступу: <https://uk.wikipedia.org/wiki/>;

228. Фердман Г.П. Забезпечення безпеки на водному транспорті України: державно-управлінський аспект. Вчені записки Таврійського національного університету імені В.І Вернадського. Серія: Державне управління. Науковий журнал. Том 31 (70) № 2, Київ, видавничий дім «Гельветика» 2020. С.236-240;

229. Міністерство Інфраструктури України. Статистичні дані в галузі авіатранспорту. Режим доступу: <https://mtu.gov.ua>;

230. Постанова Кабінету Міністрів України від 8 жовтня 2014 р. № 520 «Про затвердження Положення про Державну авіаційну службу України» (із змінами);

231. Наказ державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 25.11.2005 № 895 «Про затвердження Положення про систему управління безпекою польотів на авіаційному транспорті»;

232. Наказ державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 13.06.2006 № 407 «Про затвердження Правил сертифікації аеропортів»;

233. Наказ міністерства транспорту та зв'язку України від 19.03.2009 № 295 «Про затвердження Правил інформаційного забезпечення системи управління безпекою польотів повітряних суден цивільної авіації України»;

234. Повітряний Кодекс України (із змінами) (Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2011, № 48-49, ст.536);

235. Звіт Голови Державіаслужби України О. Більчука від 28.03.2019 Щодо виконання функцій нагляду за безпекою польотів у системі організації повітряного руху в Україні за 2018 рік. Режим доступу: <https://avia.gov.ua>;

236. Закон України «Про автомобільний транспорт» (із змінами) (Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2001, № 22, ст.105);

237. Гуржій Т.О. «Актуальні проблеми державного контролю у сфері безпеки дорожнього руху» науково-практичний журнал Адміністративне право і процес №1(1)/2012. Режим доступу: <http://www.library.univ.kiev.ua>;

238. Загальна інформація про галузь (Автомобільний та міський транспорт) Режим доступу: <https://mtu.gov.ua>;

239. Наказ Міністерства транспорту України від 12.11.2003 № 877 «Про затвердження Типового положення про Систему управління безпекою руху на автомобільному транспорті (на всіх рівнях - міністерство - підприємство)» (із змінами);

240. Фердман Г.П. Забезпечення безпеки на автомобільному транспорті: державно-управлінський аспект. “Публічне управління та митне адміністрування”, журнал №3 (26), (правонаступник наукового збірника «Вісник Академії митної служби України. Серія: «Державне управління») Дніпро, 2020, С.121-124;

241. Трубопровідний транспорт. Режим доступу: <https://uk.wikipedia.org/wiki/>;

242. Транспортна екологія. Екологічна безпека трубопровідного транспорту. Режим доступу: <https://pidruchniki.com/>;

243. Трубопровідний транспорт України. Режим доступу: <https://subject.com.ua/>;

244. Фердман Г.П. Забезпечення безпеки на трубопровідному транспорті: державно-управлінський аспект. Актуальні проблеми державного управління : зб. наук. праць. – Х. : Вид-во ХарРІДУ НАДУ “Магістр”, 2020. – № 1 (57). – 100-105 с.;

245. Координація як функція управління. Режим доступу: <https://stud.com.ua/>;

246. Фердман Г.П. Проблеми забезпечення транспортної безпеки України: нормативно-правові засади. Науковий вісник ЛРІДУ НАДУ при Президентові України “Демократичне врядування” Вип. 1/25 : електр. наук. фах. вид. <http://dv.lvivacademy.com/article/view/213670/214786>, Львів: ЛРІДУ НАДУ 2020;

247. Аверічев І.М. Безпека транспортної інфраструктури як особливий вид економічної безпеки. Водний транспорт. - 2013.- Вип. 2. - С.53-57. Режим доступу: <http://nbuv.gov.ua/>;

248. Фердман Г.П. Нормативно-правові засади забезпечення транспортної безпеки України. Науковий журнал «Вчені записки Таврійського національного університету імені В.І Вернадського. Серія: Державне управління». Том 31 (70) № 3, Київ, видавничий дім «Гельветика», 2020. С. 239-243;

249. Державна політика транспортної безпеки України: актуальні питання реалізації. Журнал “Віче” №4, лютий 2010 р. Режим доступу: <http://veche.kiev.ua/>;

250. Конвенція про тривалість робочого часу і відпочинку на дорожньому транспорті № 67. Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/>;

251. Публічний звіт Голови Державної служби України з безпеки на транспорті Олександра Погорілого за 2019 рік Режим доступу: <https://www.kmu.gov.ua>;

252. Стан аварійності та безпеки судноплавства на водному транспорті в Україні (у тому числі і за її межами, але із українськими суднами), включаючи маломірні (малі) судна за 2019 рік з наростаючим підсумком. Режим доступу: <https://marad.gov.ua>;

253. Аналіз стану безпеки польотів за результатами розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами України та суднами іноземної реєстрації, що сталися у 1 півріччі 2019 року. Режим доступу: <http://www.nbaai.gov.ua>;

254. Транспортна екологія. Екологічна безпека трубопровідного транспорту. Режим доступу: [https:// pidruchniki.com](https://pidruchniki.com);

255. Зеркалов Д. В. Безпека руху автомобільного транспорту: Довідник / Д. В. Зеркалов, П. Р. Левковець, О. І. Мельниченко, О. М. Дмитрієв. – К.: Основа, 2002. – 360 (7) с.;

256. Фердман Г.П. Державна політика України в сфері забезпечення транспортної безпеки. Theoretical and practical aspects of the development of the european research area, Riga, Latvia 2020, p.169-188;

257. Проект Закону України «Про забезпечення безпеки на транспорті, об'єктах дорожнього господарства та поштового зв'язку». Режим доступу: <https://mtu.gov.ua>;

258. Наказ Міністерства Внутрішніх справ України від 07.07.2017 № 577 «Про організацію службової діяльності поліції охорони з питань забезпечення фізичної охорони об'єктів» (із змінами);

259. Наказ Міністерства Внутрішніх справ України від 26.05.2015 № 612 «Про затвердження Положення про воєнізовану охорону Державної прикордонної служби України» (із змінами);

260.Постанова Кабінету Міністрів України від 11 січня 1994 р. № 7 «Про затвердження Положення про відомчу воєнізовану охорону акціонерного товариства “Українська залізниця”» (із змінами);

261. Наказ Міністерства оборони України 25.10.2016№ 560 «Про затвердження Положення про воєнізовану охорону об'єктів Збройних Сил України та Державної спеціальної служби транспорту, Інструкції з організації та несення вартової служби воєнізованою охороною на об'єктах Збройних Сил України та Державної спеціальної служби транспорту» (із змінами);

262. Наказ Адміністрації Державної служби спеціального зв'язку від05.10.2016 № 619 «Про затвердження Положення про воєнізовану охорону Державного підприємства спеціального зв'язку» (із змінами);

263.Закону України «Про Національну гвардію України» (із змінами) (Відомості Верховної Ради (ВВР), 2014, № 17, ст.594);

264.Постанова Кабінету Міністрів України від відвід 28 жовтня 2015 р. № 878 «Про затвердження Положення про Міністерство внутрішніх справ України» (із змінами);

265.Закону України «Про боротьбу з тероризмом» (із змінами) ((Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2003, № 25, ст.180);

266.Указ Президента України «Про Положення про Антитерористичний центр та його координаційні групи при регіональних органах Служби безпеки України» із змінами);

267. Постанова Кабінету Міністрів України від 14 серпня 2019 р. № 731 «Про затвердження критеріїв, за якими оцінюється ступінь ризику від провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів автомобільним транспортом, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом та визначається періодичність здійснення планових заходів державного нагляду (контролю) Державною службою з безпеки на транспорті»;

268. Постанова Кабінету Міністрів України від 12.06.2019 № 502 «Про затвердження критеріїв, за якими оцінюється ступінь ризику від провадження

господарської діяльності у сфері перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів залізничним транспортом та визначається періодичність здійснення планових заходів державного нагляду (контролю) Державною службою з безпеки на транспорті»;

269. Постанова Кабінету Міністрів України від 05.06.2019 № 475 «Про затвердження критеріїв, за якими оцінюється ступінь ризику від провадження господарської діяльності у сфері міського електричного транспорту (трамвай, тролейбус) та визначається періодичність проведення планових заходів державного нагляду (контролю) Державною службою з безпеки на транспорті, та визнання такими, що втратили чинність, деяких постанов Кабінету Міністрів України»;

270. Постанова Кабінету Міністрів України від 06.03.2019 № 298 «Про затвердження критеріїв, за якими оцінюється ступінь ризику від провадження господарської діяльності у сфері залізничного транспорту та визначається періодичність проведення планових заходів державного нагляду (контролю) Державною службою з безпеки на транспорті, та визнання такими, що втратили чинність, деяких постанов Кабінету Міністрів України»;

271. Закону України «Про автомобільні дороги» (із змінами) (Відомості Верховної Ради України, 2005, № 51, ст.556);

272. Майбутнє поруч:інноваційні види транспорту.. Режим доступу: fii.gov.ua/majbutnie-poruch-innovacijni-vidi-transportu;

273. Транспортна система США. Режим доступу: <http://www.geograf.com.ua>;

274. Національна рада з безпеки на транспорті США. Режим доступу: <https://uk.wikipedia>;

275. Транспорт Китаю. Режим доступу: <https://uk.wikipedia.org/wiki>;

276. Міністерство комунікацій КНР. Режим доступу: <https://ru.wikipedia.org/wiki>;

277. Транспорт Японії. Режим доступу: <https://uk.wikipedia.org/wiki>;

278. Міністерство землі та транспорту Японії. Режим доступу: <https://uk.wikipedia.org/wiki/>;

279. Транспорт Ізраїлю. Режим доступу: <https://uk.wikipedia.org/wiki/>;

280. Міністерство транспорту Ізраїля. Режим доступу: <https://ru.wikipedia.org/wiki/>;

281. Постанова Кабінету Міністрів України від 25 жовтня 2017 р. № 1106 «Про виконання Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони» (із змінами);

282. Регламент (ЄЕС) № 3821/85 Європейської Ради від 20 грудня 1985 року про реєструвальнеобладнання на автотранспорті;

283. Регламент (ЄС) № 561/2006 Європейського Парламенту та Ради від 15 березня 2006 року щодо гармонізації відповідного соціального законодавств, що регулює відносини в галузі дорожнього транспорту та вносить зміни до Регламентів Ради (ЄЕС) № 3821/85 та (ЄС) № 2135/98 та скасовує Директиву Ради (ЄЕС) № 3820/85;

284. Директива Європейської Ради 92/6/ЄЕС від 10 лютого 1992 року щодо встановлення та використання пристроїв обмеження швидкості для певних категорій механічних транспортних засобів у Співтоваристві;

285. Директива 2003/59/ЄС Європейського Парламенту і Ради від 15 липня 2003 року про початкову кваліфікацію і періодичну підготовку водіїв деяких видів автомобільного транспорту для перевезення товарів або пасажирів, що вносить зміни до Регламенту Європейської Ради (ЄЕС) № 3820/85 і Директиви Європейської Ради 91/439/ЄЕС та скасовує Директиву Європейської Ради 76/914/ЄЕС;

286. Директива 2006/22/ЄС Європейського Парламенту і Ради від 15 березня 2006 року про мінімальні вимоги до імплементації Регламентів Ради (ЄЕС) № 3820/85 і (ЄЕС) № 3821/85 про соціальне законодавство в галузі дорожньо-транспортних робіт, що припиняє дію Директиви Ради 88/599/ЄЕС;

287. Директива 2014/45/ЄС Європейського Парламенту і Ради від 3 квітня 2014 року про періодичні тестування на придатність до експлуатації для моторних транспортних засобів та їх причепів і припиняє дію Директиви 2009/40/ЄС;

288. Директива 2014/47/ЄС Європейського Парламенту і Ради про технічну придорожню перевірку придатності до експлуатації комерційних транспортних засобів, що пересуваються в Союзі і визнання Директиви 2000/30/ЄС такою, що втратила чинність від 3 квітня 2014 року.

289. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 11 жовтня 2017 р. № 747-р «Про схвалення Стратегії імплементації положень директив та регламентів Європейського Союзу у сфері міжнародного морського та внутрішнього водного транспорту (“дорожньої карти”»);

290. Регламент Європейського парламенту і ради (ЄС) № 300/2008 від 11 березня 2008 року Про спільні правила у сфері авіаційної безпеки цивільної авіації та про скасування Регламенту (ЄС) № 2320/2002 (із змінами);

291. Директива Європейського Парламенту і ради 2014/45/ЄС від 3 квітня 2014 року про періодичний технічний контроль придатності до експлуатації моторних транспортних засобів та їхніх причепів та про скасування Директиви 2009/40/ЄС;

292. Резолюція Міжнародного конгресу з безпеки на транспорті. Режим доступу: <https://medtransvp.com.ua>;

293. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони. Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua>;

294. Європейські стандарти. Режим доступу: <https://uk.wikipedia.org>;

295. Закон України «Про стандартизацію»(із змінами) (Відомості Верховної Ради (ВВР), 2014, № 31, ст.1058);

296. Наказ Міністерства економічного розвитку і торгівлі України від 16.11.2011 № 224 «Про затвердження Концепції впровадження стандартів Європейського Союзу за методом "обкладинки"»;

297. Секторальна інтеграція України до ЄС: передумови, перспективи, виклики. Режим доступу: <https://razumkov.org.ua>;

298. Закон України «Про приєднання до Угоди про розвиток мультимодальних перевезень ТРАСЕКА»;

299. Закон України «Про мультимодальні перевезення»;

300. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 25 лютого 2015 року № 142-р «Про схвалення розроблених Міністерством Інфраструктури планів імплементації деяких актів законодавства ЄС з питань транспортної політики та інфраструктури»;

301. Резолюція 2309 (2016). Ради Безпеки ООН, 7775 засідання від 22.09.2016 року;

302. Додаток 17 «Міжнародні стандарти та рекомендована практика. Безпека. Захист міжнародної цивільної авіації від АНВ» (11 видання, липень 2020 року);

303. Керівництво з авіаційної безпеки (Документ 8973 ІКАО, 11-те видання, 2019 року);

304. Керівництво з виконання положень по безпеці Додатка 6 ІКАО (Дос. 9811, видання 1, 2002 року);

305. Людський фактор в системі заходів безпеки ЦА (ІКАО, Дос 9808, видання 1, 2002 року, AN/765);

306. Довідкове керівництво з проведення перевірок з питань забезпечення авіаційної безпеки (ІКАО, Дос 9807, видання друге, 2016 року);

307. Керівництво по дистанційно пілотованим авіаційним системам (ДПАС) (ІКАО, Дос 10019, видання 1, 2015 року, AN/507);

308. Керівництво з виконання положень Додатка 6, що стосуються авіаційної безпеки (ІКАО, Дос 9811, видання 1, 2002 року, AN/766);

309. Регламент (ЕС) № 300/2008 Європейського Парламенту та Ради від 11 березня 2008 року про загальні правила у сфері авіаційної безпеки цивільної авіації та скасування Регламенту (ЕС) № 2320/2002;

310. Регламент Європейської Комісії (ЕУ) 2015/1998 від 5 листопада 2015 року про встановлення детальних заходів з імплементації загальних основних стандартів авіаційної безпеки;

311. Регламент Європейської Комісії (ЕС) № 1254/2009 від 18 грудня 2009 року про встановлення критеріїв, що дозволяють державам-членам відступати від загальних основних стандартів авіаційної безпеки цивільної авіації та приймати альтернативні заходи безпеки;

312. Політика ЄКЦА в сфері авіаційної безпеки (Документ № 30 ЄКЦА (частина II), 13-те видання/травень 2010 року, поправка 11 – травень 2019 року);

313. Наказ Міністерства транспорту України від 17.07.2003 № 545 «Про затвердження Правил контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства»;

314. Наказ Міністерства транспорту України від 20.11.2003 № 904 «Про затвердження Положення про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті»;

315. Наказ Міністерства Інфраструктури України від 25.08.2011 № 339 «Про затвердження Типового положення про службу морської безпеки»;

316. Проект Закону про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо врегулювання ринку послуг автомобільного транспорту в Україні з метою приведення їх у відповідність з актом Європейського Союзу. Режим доступу: <http://w1.c1.rada.gov.ua>;

317. Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо окремих питань здійснення габаритно-вагового контролю» (Відомості Верховної Ради (ВВР), 2019, № 40, ст.213);

318. Закон України від 12.09.2019 № 74-IX «Про внесення змін до Бюджетного кодексу України щодо джерел формування державного дорожнього фонду» (Відомості Верховної Ради (ВВР), 2019, № 40, ст.213);

319. Закон України «Про внесення змін до деяких законів України щодо управління безпекою автомобільних доріг» (Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2019, № 50, ст.357);

320. Щодо стану імплементації Угоди про асоціацію. Режим доступу: <https://mtu.gov.ua>;

321. Постанова Кабінету Міністрів України від 4 грудня 2019 р. № 1043 «Про реалізацію експериментального проекту щодо допуску приватних локомотивів до роботи окремими маршрутами на залізничних коліях загального користування»;

322. Постанова Кабінету Міністрів України від 3 жовтня 2018 р. № 797 «Про затвердження модулів оцінки відповідності у сфері залізничного транспорту»;

323. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 14 червня 2017 р. № 481-р «Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року»;

324. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 23 вересня 2020 р. № 1169-р «Про внесення змін до плану заходів щодо реалізації Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року»;

325. Закон України «Про внесення змін до деяких законів України щодо управління безпекою автомобільних доріг» (Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2019, № 50, ст.357);

326. Секторальна інтеграція України до ЄС: передумови, перспективи, виклики. Режим доступу: https://razumkov.org.ua/uploads/article/2021_sektor_eu_ukr.pdf;

327. Фердман Г.П. Деякі пропозиції щодо входження транспортної безпеки України до європейської системи безпеки на транспорті. Вчені записки Таврійського національного університету імені В.І Вернадського. Серія:

Державне управління. Науковий журнал. Том 31 (70) № 4, 2020, Київ, видавничий дім «Гельветика». С.134-139;

328. Наказ Міністерства Внутрішніх Справ України від 26.07.2004 № 822 «Про затвердження правил дорожнього перевезення небезпечних вантажів» (із змінами);

329. Наказ Міністерства Внутрішніх Справ України від 04.08.2018 № 656 «Про затвердження деяких нормативно-правових актів з питань дорожнього перевезення небезпечних вантажів»(із змінами);

331. Закон України «Про пестициди і агрохімікати» (Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1995, № 14, ст.91) (із змінами);

332. Стан безпеки на транспорті. Режим доступу: <https://www.dsns.gov.ua>;

333. Аналіз аварійності на транспорті України за 2020 рік. Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/files/bezpeka>;

334. Фердман Г.П. Деякі пропозиції щодо забезпечення транспортної безпеки України. “Public and municipal administration: theory, methodology, practice” collective monograph, Zagreb, the Republic of Croatia: VERN University of Applied Sciences, 2020. - p. 301-318;

335. Інноваційна Україна 2020 : національна доповідь / за заг. ред.В.М. Гейця та ін.; НАН України. – К., 2015. – 336 с.;

336. Гордієнко С.Г. Інноваційна діяльність: проблеми, сутність, змістовні складові та напрями удосконалення, Часопис Академії адвокатури України, том 7, №2(23) 2014;

337. PorterMichael E. Thecompetitiveadvantageofnations. - N.Y.: TheFreePress A division of Macmillan, 1990. - 855 p.;

338. Портер М. Конкуренція. - М. : Издат. дом "Вильямс", 2005. - 608 с.;

339. PorterMichael E. Location, competition, andeconomicdevelopment: localclustersin a globaleconomy // EconomicDevelopmentQuarterly. - Vol. 14. - № 1. - February 2000. - p. 15-34. - Режим доступу: <http://www.development.wne.uw.edu.>;

340. Enright, M. J. Survey on the Characterization of Regional Clusters: Initial Results. - Working Paper, Institute of Economic Policy and Business Strategy: Competitiveness Program, University of Hong Kong, Sun Hung Kai, 2000. - 21 p. - Режим доступу: <http://www.paca-online.org>;

341. Cortright, J. Making sense of clusters: regional competitiveness and economic development // The Brookings Institution Metropolitan Policy Program. - 2006. - 58 p. - Режим доступу: <http://www.brookings.edu>;

342. Соколенко С. Производственные системы глобализации: Сети. Альянсы. Партнерства. Кластеры. - К.: Логос, 2002. - 646 с.;

343. Rosenfeld S.A. Bringing Business Clusters in to the Mainstream of Economic Development // European Planning Studies. - 1997. - № 5. - P. 3-23. - Режим доступу: <https://www.researchgate.net>;

344. Rosenfeld S.A. Industrial-strength strategies: regional business clusters and public policy. - Washington, The Aspen Institute Community Strategies Group. - 1995. - 150 p. Режим доступу: <https://www.aspeninstitute.org>;

345. Rosenfeld S.A. Industry Clusters: Business Choice, Policy Outcome, or Branding strategy? // Journal of New Business Ideas and Trends. - 2005. - № 3 (2). - P. 4-13. - Режим доступу: <http://jnbit.org>;

346. Storper M. Globalization, localization and trade // The Oxford Handbook of Economic Geography. - Oxford: Oxford University Press. - 2002. - P. 1 - 31. - Режим доступу: www.lse.ac.uk;

347. Storper M., Venables A. Buzz: Face-to-Face Contact and the Urban Economy // Working paper. - London School of Economics and Political Science. - 2003. - 35 p. - Режим доступу: <http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc>;

348. Saxenian Anna Lee. Regional Advantage: Culture and Competition in Silicon Valley and Route 128. - Cambr.; Mass.; Lnd.: Harvard UP. - 1999. - 226 p.;

349. Рибак Ю.В. Теоретичні засади дослідження розвитку та функціонування кластерів в умовах глобальноу конкурентноу боротьби // Формування ринкових відносин в Україні. - 2012. - № 2 (129). - С. 94-102.;

350. Audretsch D.B., Feldman M.P. Innovative Clusters and the Industry Life Cycle // Review of Industrial Organization. - 1996. - № 11. - P. 253 - 273. - Режим доступу: www.maryannfeldman.web.unc.edu;
351. Аудретш Д., Фельдман М. Перетоки НИОКР и география инновационной и производственной деятельности // Синергия пространства: региональные инновационные системы, кластеры и перетоки знания. Отв. ред. А.Н. Пилясов - Москва- Смоленск: Ойкумена, 2012. - С. 499-512. - Режим доступа: <http://www.ecoross.ru>;
352. Feldman M.P., Audretsch D.B. Innovation in Cities and Regions: Science-based Diversity, Specialization and Localized Competition // European Economic Review. - 1999. - № 43. - P. 409-429. - Режим доступа: [http://www.spol.unica.](http://www.spol.unica;);
353. Feldman M. P., Francis J., Bercovitz J. Creating a Cluster While Building a Firm: Entrepreneurs and the Formation of Industrial Clusters // Regional Studies. - 2005. - Vol. 39. - № 1. - P. 129-141. - Режим доступу: www.maryannfeldman.web.unc.edu;
354. Нехайчук Д. В. Кластеры как один из шляхів забезпечення сталого розвитку держави та її регіонів. Кримське бачення аграрних кластерів. Режим доступу: <http://www.investplan.com.ua>;
355. Лифар В. В. Організаційно-правові аспекти формування транспортного кластера в регіоні. Режим доступу: <https://mmi.fem.sumdu.edu.ua>;
356. Гоменюк М. О. Кластер як інноваційна форма територіального розвитку. Режим доступу: <https://journals.indexcopernicus.com>;
357. Войнаренко М. Конкуренція кластерів – шлях до відродження виробництва на регіональному рівні / М. Войнаренко // Економіст. – 2000. - №1. – С. 12-15;
358. В.І. Захарченко, С.В. Захарченко Кластерний підхід до аналізу і підвищення конкурентоспроможності економіки України та її регіонів. Режим доступу: <http://journals.khnu.km.ua>;
359. Кузьмін О. Кластеры как чинник інноваційного розвитку підприємств

і територіальних утворень / О. Кузьмін, В. Жежуха // Економіка України. - 2010. - № 2. - С. 14-23;

360. Становлення світових кластерів. Режим доступу: <https://ucluster.org>;

361. “Горизонт - 2020”. Режим доступу: <https://mon.gov.ua>;

362. Фердман Г.П. Деякі пропозиції щодо створення інноваційних кластерів транспортної безпеки в Україні. Міжнародна колективна монографія. Міжнародний науковий журнал «Грааль науки» № 9 (жовтень, 2021), С.119-121;

363. Згурець С. Армія майбутнього: подвійний погляд на інновації. “Українська правда” від 21 жовтня 2016 р.;

364. Шишкін О. Ключовий елемент, або безпека країни – що буде завтра//“Дзеркало тижня. Україна”. – 6 червня 2014. – № 20;

365. Закон України “Про інноваційну діяльність”(Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2002, № 36, ст.266) (із змінами);

366. Інновація. Режим доступу: <https://uk.wikipedia.org/wiki/Інновація>;

367. Інноваційна діяльність промислових підприємств та способи фінансування в Україні : монографія / Г. В. Возняк, А. Я. Кузнєцова ; Нац. банк України, Ун-т банк. справи, Львів. ін-т банк. справи. - К. : УБС НБУ, 2007.-183 с.;

368. Портер М.Е. “Конкуренція” – Москва: Видавничий дім “Вільямс”, 2005. – 608 с.;

369. Кластеризация предприятий: состояние и перспективы //Альманах “Наука. Инновации. Образование”, под. ред. Семёнова Е.В. – 2008. – Вып.7. – 312 с.;

370. Фердман Г.П. Інноваційна діяльність в системі транспортної та національної безпеки України. “Актуальні проблеми державного управління”: Зб. наук. праць ОРІДУ. Одеса: ОРІДУ НАДУ, 2020. вип. 1(81). С. 82-87;

371. Постанова Кабінету Міністрів України від 12 червня 2019 року № 496 «Про внесення змін до постанов Кабінету Міністрів України від 27 грудня 2001 р. № 1756 і від 23 грудня 2004 р. № 1716».

ДОДАТКИ

Орієнтовний перелік об'єктів транспорту, які підлягають охороні

Структурно-функціональна схема управління безпекою руху поїздів в Укрзалізниці

Чинники забезпечення безпеки транспортної інфраструктури

Реалізація державної політики у сфері забезпечення безпеки транспортної інфраструктури

ПРОЕКТ
КОНЦЕПЦІЯ ІНТЕГРОВАНОЇ СИСТЕМИ ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ
БЕЗПЕКОЮ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

I. Загальний опис та оцінка стану об'єкта управління і його положення у зовнішньому середовищі.

Транспорт належить до сфери матеріального виробництва та є четвертою галуззю даного виробництва (після обробної промисловості, сільського господарства, видобувної промисловості), продовжує виробничий процес, доставляючи продукт від місця виробництва до місця споживання. Продукцією транспорту є сам процес переміщення, який здійснюється за допомогою транспортних засобів як сфері виробництва, так і в сфері обігу.

Транспорт (від латинського *transporto* – переносу, перемістити) - це сукупність механічних засобів перевезень, виробничо-технологічного комплексу, організацій і підприємств, призначених для забезпечення потреб суспільного виробництва і населення країни в перевезеннях у внутрішньому та міжнародному сполученнях і надання інших транспортних послуг усім споживачам.

Транспорт - одна з найважливіших галузей матеріального виробництва, яка забезпечує виробничі і невиробничі потреби господарства і населення країни в усіх видах перевезення. Без транспорту не було б територіального поділу праці. Тільки він може забезпечити обмін товарами між окремими територіями, тобто внутрішні і зовнішні економічні зв'язки.

За призначенням розрізняють транспорт: загального користування; внутрішньовиробничий; особистого користування; спеціальний.

Транспорт загального користування перевозить пасажирів, готову продукцію, сировину та напівфабрикати з місць виробництва до пунктів споживання або дальшого перероблення. Внутрішньовиробничий транспорт є

складовою частиною промислового транспорту (заводського, виробничого, портового).

Для сучасного транспорту властива велика різноманітність видів, кожен з яких має свої специфічні виробничі особливості. Тому можна вважати його комплексом взаємопов'язаних галузей. Поділяють його на складові частини, передусім, за середовищем, в якому здійснюється переміщення вантажу чи людей.

Залежно від середовища переміщення їх групують у наземний, водний і повітряний транспорт. За цим підходом транспортний комплекс складається із сухопутного, водного та повітряного. Специфічною галуззю транспортного комплексу є міський пасажирський транспорт.

Транспорт поділяється на вантажний і пасажирський, залежно від того, які об'єкти ним перевозяться. Вантажний транспорт забезпечує виробничі зв'язки між підприємствами і доставку населенню продуктів споживання; основними показниками ефективності його роботи є вантажоперевезення (кількість перевезених за рік вантажів у тонах) і вантажообіг (добуток обсягу перевезеного вантажу на відстань перевезень (т. км)).

Пасажирський транспорт забезпечує перевезення населення; його основними показниками є пасажироперевезення (кількість пасажирів, перевезених за рік) і пасажирообіг (добуток кількості пасажирів на відстань перевезень, вимірюється у пасажирокілометрах).

Виділяють наступні види транспорту: залізничний, автомобільний, трубопровідний, водний, авіаційний.

Кожен з них має свою специфіку. Для забезпечення роботи господарства країни всі види транспорту повинні бути взаємопов'язані, працювати злагоджено. Сукупність усіх видів транспорту, об'єднаних між собою транспортними мережами (дорогами) і вузлами, в яких відбувається обмін вантажами і пасажирами, називається транспортною системою.

Єдину транспортну систему України складають: транспорт загального користування (залізничний, водний, автомобільний і авіаційний, а також

міський електротранспорт, у тому числі метрополітен); промисловий залізничний транспорт (щебзаводи, гранкар'ери та ін.); відомчий транспорт; трубопровідний транспорт; шляхи сполучення загального користування.

Єдина транспортна система країни сприяє нормальному функціонуванню всіх галузей суспільного виробництва, соціальному і економічному розвитку, зміцненню обороноздатності держави та міжнародному співробітництву України.

Єдина транспортна система повинна відповідати вимогам суспільного виробництва та національної безпеки, мати розгалужену інфраструктуру для надання всього комплексу транспортних послуг, у тому числі для складування і технологічної підготовки вантажів до транспортування, забезпечувати зовнішньоекономічні зв'язки держави.

Діяльність транспорту базується на правових, економічних, організаційних і соціальних засадах, визначених законами, кодексами, статутами та іншими державними й міжнародними нормативними актами.

Нормативні документи, що визначають порядок і умови перевезень, користування засобами транспорту, безпеки руху, охорони праці, забезпечення громадського порядку, пожежної безпеки, санітарні норми та правила на транспорті України, є обов'язковими для всіх юридичних і фізичних осіб на території України.

Значення транспорту для будь-якої країни винятково велике. Він виконує в державі важливі економічні, оборонні, соціально-політичні й культурні функції.

Транспорт - важливий фактор економічної інтеграції країн і розвитку міжнародної торгівлі. Економічна роль транспорту міститься насамперед у тому, що він є органічною ланкою кожного виробництва, проводить безперервну й масову доставку всіх видів сировини, палива й продукції з пунктів виробництва в пункти споживання, а також здійснює поділ праці, спеціалізацію й кооперацію виробництва. Без транспорту неможливе

раціональне розміщення виробництва, освоєння нових територій і природних багатств.

У всіх країнах світу транспорт є однією з важливих галузей господарства та складовою частиною міжлюдських стосунків. Сам процес перевезень не виробляє нового продукту, але виступає як сполучна ланка між підприємствами, сприяючи функціонуванню інших галузей економіки, розв'язанню соціальних задач, раціональному та гнучкому використанню виробничих сил, забезпечуючи обороноздатність країни.

Транспорт України є інвестиційно привабливим: п'ята частина від загальних обсягів інвестицій в основний капітал припадає на долю транспорту. При цьому 80% інвестицій у транспортно-дорожній комплекс здійснено за рахунок власних коштів підприємств галузі.

Україна володіє розвиненою транспортною мережею, до складу якої входить 22,3 тис. км залізниць, 169,5 тис. км автомобільних доріг, майже 3,0 тис. км внутрішніх водних шляхів, 19 морських та 10 річкових портів, 36 аеропортів. Усіма видами транспорту щорічно перевозиться 1,5 млрд. тонн вантажів та 8,0 млрд. пасажирів.

У стратегії розвитку України транспорт відіграє чи не найважливішу роль. Система транспортних комунікацій, яка діє безперебійно, є матеріальною підґрунтям, без якого досягнення стійкого економічного зростання неможливе.

Транспортний комплекс є важливою складовою у структурі економіки країни, фактором реалізації її геостратегічного потенціалу та зростання її ролі у міжнародному поділі праці. Частка транспорту та зв'язку у валовому внутрішньому продукті України складає 12,1%, у вартості основних виробничих фондів – 14,8% загального виробничого потенціалу. За роки ринкових перетворень транспорт став самостійним системоутворюючим чинником економічного зростання країни.

Оборонна роль транспорту виділялася й підкреслювалася завжди. За всіх часів транспорт розглядався як один із найважливіших факторів забезпечення обороноздатності держави. Його функціями є перевезення військ і озброєння,

вантажів постачання, забезпечення логістичних об'єктів і військового виробництва. Він є також органічною частиною багатьох видів військової зброї.

Єдину транспортну систему України в особливий період складають транспорт і транспортна інфраструктура незалежно від форм власності, крім тих, що належать або передані Збройним Силам України іншим військовим формуванням відповідно до мобілізаційних завдань. Управління єдиною транспортною системою в особливий період здійснюється Міністерством Інфраструктури України. Основними завданнями єдиної транспортної системи в особливий період є:

- забезпечення потреб в перевезеннях;
- своєчасна поставка транспортних засобів Збройним Силам України та іншим військовим формуванням;
- проведення ремонту транспортних засобів;
- технічне перекриття та відбудова найважливіших об'єктів і споруд оборонного значення;
- виробництво промислової продукції військового та загального призначення, необхідної для функціонування транспорту.

Соціально-політичні функції транспорту містяться в його здатності здійснювати обмін матеріальними й духовними цінностями між районами, містами, територіями й цим сприяти їхньому об'єднанню в єдину державу. Велике значення має транспорт для зв'язку між галузями народного споживання, між містом і селом, між окремими районами країни, сприяє суспільному територіальному поділу праці. Він забезпечує виробничі й невиробничі потреби народного господарства і населення в усіх видах перевезень.

Транспорт забезпечує вантажні, побутові й туристичні поїздки, а також медичне обслуговування людей; полегшує їх фізичну працю, зокрема при переміщенні значних обсягів вантажів та інше.

Значне й різноманітне культурне значення транспорту. Насамперед він забезпечує спілкування між континентами, країнами, містами і людьми й сприяє задоволенню їх естетичних потреб і культурному обміну.

Для транспорту повністю працюють такі галузі, як локомотиво- і вагонобудування, автомобіле- і суднобудування, авіабудування та ін. Обслуговують транспорт також паливна промисловість, енергетика, металургія тощо.

Усі вищенаведені фактори обумовлюють значні транспортні витрати, які відображаються на ціні товарів. Так, питома вага транспортних витрат у ціні багатьох масових вантажів становить від 15 до 40%. В Україні транспортна діяльність робить суттєвий внесок у створення валової доданої вартості - за даними Державної служби статистики України її частка становить 13 %, а вартість основних засобів виробництва – 35 % від загальної вартості виробничого потенціалу країни; середньооблікова кількість штатних працівників галузі - понад 935 тис. осіб.

Україна має широкі транспортні контакти із країнами Східної й Західної Європи, широкий вихід до Чорного моря. Вона займає переважаюче положення в західних комунікаціях Росії й центрально-азіатських країн. По багатьох ключових напрямках перевезень її комунікації не мають альтернативи.

Транзитне положення України - одна з багатьох рис привабливості національного ринку України для закордонних інвесторів і виробників. Міждержавний транзит через українську територію - це значний національний ресурс, який на сьогодні використовується не повною мірою.

Сучасні тенденції розвитку світової економіки характеризуються постійним розширенням господарських зв'язків та міжнародної економічної кооперації. Тому, пріоритетним напрямом у політиці розвинутих країн стали інтеграційні процеси, що передбачає створення умов для вільного переміщення товарів, послуг, капіталів, робочої сили. Це обумовлює постійне зростання транснаціональних потоків і міжнародного транзиту вантажів.

Для багатьох держав перевезення транзитних вантажів через свою територію стало важливим джерелом експорту послуг, валютних надходжень до бюджету, створення додаткових робочих місць. Питання розвитку транзиту посідають достойне місце у європейській транспортній політиці. Підтвердженням цього є розбудова міжнародних транспортних коридорів на основних напрямках транснаціональних перевезень.

Україна має об'єктивні передумови для посилення своєї ролі як транзитної держави. Це - геополітичне становище країни та наявність у ній потужного транспортного комплексу.

Завдяки своєму географічному положенню Україна впродовж цілого тисячоліття є містком між Європою й Азією, між Північчю і Півднем. Велике майбутнє України - у співробітництві країн Близького Сходу і Північної Європи. В найближчі десятиліття країни цих регіонів відкриють для себе один одного. І знову ж таки транзитною територією для них стане наша держава.

Таким чином, у нових умовах і на новому рівні на рубежі тисячоліть відтворюються історичні "Великий шовковий шлях" та "із варяг у греки", а місцем їх перетину, як і тисячу років тому, стає наша держава, в якій знаходиться географічний центр Європи. Історично Україна (Київська Русь) зупинила підкорення Європи азійськими кочовиками. Через освічену Україну Росія (налівазійська держава) увійшла в коло європейських країн. Саме через Україну поширювалася в Центральну Азію європейська культура. В наш час транзитність держави набуває стратегічного значення, стає важливою складовою національної безпеки.

Транзитний потенціал України відіграє переважну роль в системі міжнародних перевезень і сприяє розвитку багатьох сфер національної економіки: будівництва, транспортного комплексу, промисловості, сфер послуг. Саме транзитні перевезення можуть надати нашій державі нові надходження зовнішніх коштів і підвищити її економічний стан, оскільки Україна є сусідом 7 країн: Польщі, Словаччини, Угорщини, Румунії, Молдови, Росії, Білорусі.

Сьогодні готова продукція, насамперед промисловості, поставляється з країн Європи до Азії, а сировина й енергоносії - з Азії в Європу. Подальший розвиток Європи значною мірою залежатиме від освоєння азійських ринків. І навпаки - розвиток країн Азії, й особливо Центральної, спиратиметься на потенціал Європи. Крім того, інтеграційні процеси в Європі і в Азії приведуть до створення могутніх мегаполісів, обсяг торговельного обороту між якими в новому тисячолітті зросте на 1000 %. На шляху взаємодії цих мегаполісів і знаходиться Україна як транзитна держава.

Для розвитку транзитно-комунікаційних систем Україна має надзвичайно сприятливі умови: освічене населення і висококваліфіковані кадри фахівців, компактну й добре освоєну територію, промисловий та продовольчий потенціали, сприятливу багатовекторну зовнішню політику.

Україна покрита густою мережею транспортних шляхів, має рухомий склад усіх видів транспорту. За даними англійського інституту "Рендел" за коефіцієнтом транзитності (тобто за розвинутістю всіх видів транспортних зв'язків та відповідної їм інфраструктури) Україна посідає перше місце в Європі. Разом з тим завантаженість цих шляхів не відповідає їх можливостям. Як відомо для повноцінного розвитку економіки наявність шляхів транспортування сировини, комплектуючих та готової продукції є вирішальним фактором - "локомотивом прогресу". Тому, перспективи розвитку економіки держави та інтеграції її у європейське співтовариство напряму залежать від наявності та розвинутості шляхів сполучень.

Слід мати на увазі, що на статус транзитної держави в різних напрямках претендують також Румунія, Болгарія, Білорусь, Російська Федерація та інші країни регіону. Об'єктивно Україна в цій конкурентній боротьбі має кращі шанси. Але можуть спрацювати й суб'єктивні чинники - політичні міркування, спорадичні кон'юнктурні імпульси неекономічного характеру. І тут важливого значення набувають політична воля керівництва держави, виважена позиція дипломатичних служб.

Успішно виконувати роль транзитної держави Україна може за умови розвинутої та ефективної транспортної системи. В економічному плані транспорт скорочує часовий та просторовий розрив між виробництвом і споживанням. Транспортному факторові відводиться важливе місце в теорії розміщення (locationtheory), регіональній економіці (regionaleconomics), міжнародній економіці й теорії зовнішньої торгівлі.

Ефективність транзитних послуг залежить передусім від рівня розвитку вітчизняного транспортного комплексу та функціонування міжнародних транспортних коридорів на території держави.

Транспортний комплекс України за обсягами й тоннажем пасажирських і вантажних перевезень, пропуском та оформленням транзитних вантажів, наявністю великих магістральних газо- та нафтопроводів, міжнародних енергосистем посідає одне з провідних місць у Європі. Сьогодні він охоплює 6 залізниць, 3 морські пароплавства та АТ "Укррічфлот", 67 авіакомпаній, 800 підприємств автомобільного транспорту, 50 тис. км трубопроводів (газо- нафто- та продуктоводів) та комплекс науково-виробничих підприємств. У сфері транспорту зайнято нині 20 % населення та 30 % основних фондів. Кожну добу кордон перетинає в середньому понад 150 тис. громадян та 40 тис. одиниць транспорту.

В економічній системі України експорт та імпорт транзитних перевезень займають важливе значення. Оскільки ВВП України експорт та імпорт формує по 50%, тому економіка нашої держави пов'язана з зовнішньоторговельним оборотом більш ніж на 100%. Значний обсяг вантажопотоків проходить у напрямку Схід-Захід, оскільки Україна з країнами СНД близько 50% формує експортних та імпортних зовнішньоекономічних товаропотоків і на це припадає ледве частина транзиту – 90%.

Для інтеграції України у європейське співтовариство і посилення транзитних функцій держави необхідні висока якість, регулярність і надійність транспортних зв'язків, гарантованість збереження вантажів і безпеки перевезень пасажирів, зростання швидкості та зменшення вартості доставки.

З інтеграцією української економіки у європейські структури, розвиток і модернізація сукупної системи транспортно-комунікаційних зв'язків України набуває інтернаціонального значення. Вона стає вже турботою не лише нашої держави, а й інших зацікавлених у транзиті своїх товарів через Україну країн. Зусилля міжнародної кооперації мають спрямовуватися на формування матеріальної бази, яка забезпечує програму модернізації транспортних шляхів, зокрема міжнародних транспортних коридорів, включаючи інфраструктуру, що їх обслуговує. Саме тому, експлуатація транспортних коридорів повинна стати стабільним джерелом доходів за рахунок транспортно-тарифних надходжень за транзит територією країни.

Як відомо, транспорт поєднує час і простір, які розділяють виробників, покупців і продавців. В економічному плані він послаблює часовий та просторовий розриви між виробництвом і споживанням. Транспортний фактор займає важливе місце у теорії розміщення, у регіональній, у міжнародній економіці та теорії зовнішньої торгівлі.

За обсягом транзиту першим є трубопровідний транспорт. За ним йдуть автомобільний, залізничний, морський і повітряний. Кожен з них переживає труднощі перехідного періоду, з більшою або меншою ефективністю їх долаючи. На вантажні перевезення автомобільним транспортом припадає 15% їх загального обсягу. Автомобільний транспорт домінує у вантажних перевезеннях на короткі відстані "від дверей до дверей" (середня відстань перевезення 1 т вантажів - близько 20 км). Він здатний значно диверсифікувати прикордонні перевезення, посилити транзитність держави, забезпечуючи практично повну гарантію щодо збереження вантажу, а також терміновість і надійність перевезень.

Імпортні товаропотоки нашої держави на відміну від експортних товаропотоків можливо розподілити наступним чином, серед яких перше місце займає автомобільний транспорт 50,5 %, потім залізничний – 27,8 %. До України найбільші обсяги надходять з Польщі та Німеччини. Найбільший обсяг всіх перевезень припадає на транзит, далі експорт і найменше на імпорт. В

транзиті та імпорті переважає трубопровідний і залізничний транспорт, а в експорті лише залізничний. Структура транзиту вантажних перевезень України надає перевагу лише двом видам транспорту залізничного та трубопровідного, що призводить до уразливості транзитного пакету України. Але завдяки своєму географічному розташуванню, транзит є невичерпаним ресурсом для отримання коштів державою.

Проводячи аналіз можливостей видів транспорту слід зазначити, що залізниця України є не тільки вагомою частиною народногосподарського комплексу України, а також є значним транзитним коридором між Сходом і Заходом. Насьогодні українська залізниця межує із залізницями Польщі, Словаччини, Угорщини, Румунії, Молдови, Білорусі та Росії, і забезпечує роботу по 56 міжнародним залізничним переходам, а також обслуговує 18 морських портів та річок Дніпра і Дунаю.

Системами магістральних газопроводів, які перебувають у користуванні НАК "Нафтогаз України", російський природний газ надходить до країн Західної, Центральної та Східної Європи. Ці системи технологічно зв'язані з аналогічними магістральними газопроводами Росії, Білорусі, Молдови, Румунії, Угорщини, Словаччини та Польщі, а через них - і з газопроводами всього Європейського континенту. Пропускна спроможність вітчизняної газотранспортної системи на вході становить 290 млрд. м³, а на виході (до країн Західної, Центральної та Східної Європи, а також до Молдови і на південь Росії) - майже 170 млрд. м³ на рік.

Разом з тим тривала руйнівна криза в Україні, яку лише "в основному подолано", призвела до появи кількох загроз економічного та політичного характеру.

Перша загроза - це фізичне старіння трубопровідного господарства нашої країни. Гострою стала необхідність заміни сотень кілометрів магістральних трубопроводів щороку і десятків газоперекачувальних станцій, діагностики трубопроводів з метою запобігання аваріям. Слід провести переговори з Європейською комісією відносно можливості підтримки реконструкції

українських газопроводів, які на сьогодні в повному обсягу забезпечують поставки російського палива до Європи.

Україні потрібні технічні та технологічні засоби для утримання трубопровідного господарства (довжиною 50 тис. км) у належному стані, але бракує коштів. В обох випадках проблема полягає у труднощах з фінансуванням. Тому вкрай необхідно залучати приватний національний та іноземний капітали, а також інші джерела фінансування.

Друга загроза виходить від Російської Федерації, від її планів щодо спорудження альтернативних газопроводів в обхід території України. Після того, як Польща і Словаччина категорично виступили проти спорудження газопроводу "Ямал - Західна Європа" через Білорусь та їх території, поступово втілюється в життя маршрут будівництва Північноєвропейського газопроводу через Скандинавські держави і по дну Балтійського моря. Не знято з порядку денного питання будівництва Росією газопроводу "Блакитний потік" до Туреччини по дну Чорного моря, теж в обхід території України. Причин для спроб Росії зменшити транзит палива територією нашої держави декілька: несвоєчасні розрахунки української сторони за газ і значна заборгованість її перед російським "Газпромом"; несанкціонований забір газу вітчизняними споживачами з магістральних трубопроводів; реекспорт Україною російського газу своїм сусідам - центральноєвропейським державам і Молдові. За оцінками російських фахівців, загальний обсяг таких поставок за 1998 -1 півріччя 2000 р. перевищував 6 млрд. м³. Сьогодні через територію України перекачується 65% російського газу, який експортується до Європи. Як бачимо, швидко знайти альтернативний цьому маршрут Росії не вдасться. Проте в перспективі вона може зменшити транзит газу українським маршрутом, внаслідок чого скоротяться і надходження за транзит на рахунок нашої держави. Саме тому слід прискорити розробку багатих на нафту і газ шельфів Чорного та Азовського морів, із залученням іноземних партнерів. Наша держава є також потужним транзитером російської нафти. Нафтопроводом "Дружба" (довжиною близько 4 тис. км) до Європи щороку експортується 25 млн. т російської нафти.

Час, вартість та безпека доставки – три умови, які не витримують митні органи України. Недостатня швидкість перевезень, відсутність гарантій на збереження вантажів, високі тарифи, які збільшуються та затримка вантажів перевіряючими органами. Відсутність уваги до потреб клієнтів з боку держаних транспортних служб та органів. Тому зростає конкуренція з боку держав-сусідів, які залучають традиційні для України і нові вантажопотоки.

Сьогодні пасажиро - і вантажообіг залізниць України сягає, відповідно, 40% і 46% перевезень усіма видами транспорту. Проте "в закордонному виконанні" цей показник становить лише 14% і є меншим, ніж на автомобільному транспорті. Причиною такого стану справ є різна ширина колій у європейських країнах (1435 мм) і у нас (1520 мм). Прогнозований приріст транспортно-транзитного потоку у напрямку Схід - Захід зумовлює необхідність його невідкладного подальшого розвитку та формування залізничного комплексу - залізничного машинобудування і залізничного транспорту.

Отже, для покращення та адаптації до транс'європейської залізничної мережі необхідно для українських залізниць розробити та гармонізувати: нормативно-правову базу; заходи державної підтримки до міжнародно-правових норм; наблизити технологічні та технічні стандарти до європейських; зблизити рухомий склад та безпеку перевезень до європейської транспортної системи.

Саме тому, за умови реалізації наведених заходів щодо подальшого розвитку та модернізації власної транзитної транспортної інфраструктури та створення сприятливих умов для переміщення транзиту територією країни Україна має потенційні можливості для залучення додаткових транзитних потоків через свою територію за цими напрямками.

Таким чином, можливо зробити наступні основні висновки:

1. Практично відсутні нормативно-правові акти, які безпосередньо спрямовані на вирішення проблеми транспортної безпеки України;

2. Відсутній єдиний орган управління транспортною безпекою держави, а тому відсутня єдина загальна координація дій суб'єктів забезпечення транспортної безпеки України.

II. Цілі розвитку об'єкта управління на заданий період

Одними з основних завдань розвитку об'єкта управління на заданий період є:

1. Забезпечити високі темпи безпечного розвитку національної транспортної системи України, адаптація її правової, технічної та технологічної складової до норм європейського та міжнародного транспортного та митного права, техніко-експлуатаційних та екологічних вимог європейських стандартів до рухомого складу, безпеки перевезень, стану доріг та інфраструктури, пунктів пропуску через державний кордон, пошуку джерел фінансування для розвитку міжнародних транспортних коридорів.

2. Відігравати переважну роль в системі міжнародних перевезень і сприяти розвитку багатьох сфер національної економіки: будівництва, транспортного комплексу, промисловості, сфер послуг.

3. За рахунок транзитних перевезень надати Україні нові надходження зовнішніх коштів і підвищити її економічний стан.

4. Вдосконалити інфраструктуру, реалізовувати вже існуючі транспортні стратегії й впроваджувати нові, а також підвищувати конкурентоспроможність.

5. Ефективно використати існуючі транспортні мережі, підвищувати технологічний рівень, безпеку перевезень, що сприяє інвестиційної привабливості, регулювати правову базу в бік полегшення митних процедур.

6. Розробити комплексний підхід до розвитку транзитних перевезень України, який може бути реалізований лише в рамках принципово нової стратегії держави щодо розвитку транспортного комплексу, єдиної національної транспортної політики, спрямованої на координацію дій усіх учасників перевезень, узгоджений розвиток інфраструктури транзиту,

удосконалення тарифної політики, підвищення конкурентоздатності і безпеки перевезень та формування транзитної привабливості території України.

III. Проблеми і завдання, які повинні бути вирішені для досягнення стратегічних цілей

Україна, в залежності від свого економічного розвитку та національного менталітету, повинна переймати досвід транспортної безпеки, який би був притаманний саме їй. Поряд з цим, перспектива інтеграції України у ЄС так і транспортної системи залежить значною мірою від вирішення ряду економічних проблем. Тому, тільки в результаті успішного здійснення ринкових реформ і досягнення високого рівня розвитку економіки Україна може претендувати на членство у Європейському Союзі.

На самперед слід зауважити, що для досягнення стратегічних цілей, великого значення відіграє зв'язок між рівнем розвитку країни та її транспортно-комунікаційною структурою. Розвиток економіки та транспорту являє собою цілісний, взаємозалежний процес. Піднесення економіки, розвиток сфери матеріального виробництва неодмінно передбачає модернізацію галузей та засобів транспортного комплексу, засобів транспортно-комунікаційних зв'язків. Модернізація транспортно-комунікаційної системи потребує ресурсів не тільки транспортного відомства, а й інших галузей, тобто має статус макроекономічного проекту, реалізація якого залучити значні людські ресурси, вирішуючи при тому і соціальні проблеми.

Для досягнення головної мети необхідно провести низку структурних реформ на транспорті спрямованих на розвиток та вдосконалення ринкових відносин, зменшення безпосередньої участі держави в транспортній діяльності та скорочення монопольного сектору шляхом:

- розмежування господарських функцій і функцій державного управління залізничним транспортом та транспортною інфраструктурою шляхом розподілу природно-монопольного та конкурентного секторів, забезпечення рівноправного доступу до інфраструктури суб'єктів

господарювання різних форм власності, створення операторських компаній за видами діяльності;

- реформування системи управління автомобільними дорогами загального користування шляхом розподілу сфери управління і відповідальності за значенням автомобільних доріг загального користування з передачею доріг місцевого значення в управління місцевим органам виконавчої влади після законодавчого визначення джерел фінансування та структури управління місцевими дорогами;

- реформування системи управління морськими торговельними портами шляхом створення на їх базі державних та морських адміністрацій портів з віднесенням зазначених адміністрацій до сфери управління Міністерства Інфраструктури для запобігання дублюванню дозвільних і контрольних функцій, зменшення їх кількості;

- збереження в державній власності стратегічних аеропортів України та закріплення функції управління ними центральним органом виконавчої влади з питань транспорту та зв'язку, розмежування інвестицій у злітно-посадкові смуги та інфраструктуру терміналів з метою збереження інфраструктури злітно-посадкових смуг;

- реформування міського громадського транспорту шляхом введення цільових адресних дотацій замість надання пільг на проїзд.

Щоб краще використовувати весь транзитний потенціал Україні потрібно вирішити ряд проблем пов'язаних з розвитком транзитно-транспортної інфраструктури. В першу чергу це побудова автомагістралей та митних переходів.

Для збільшення експортно-імпортних вантажопотоків в Україні є певні труднощі, вони пов'язані з: якістю та обслуговуванням українських доріг, які не відповідають стандартам якості європейських доріг (швидкість, безпека, надійність та ін.).

Стосовно повітряного транспорту:

1) недостатнє фінансування для перебудови та будівництва складових авіаційної інфраструктури;

2) не достатньо комплектації парку літаків.

Залізничний транспорт:

1) зниження експлуатаційної характеристики залізниці через те що ширина європейської колії відрізняється від нашої;

2) зношеність основних фондів.

Трубопровідний транспорт: майже всі маршрути орієнтовані на транзит газу та нафти тільки з Росією.

На сьогодні Україна є найбільшим у світі транзитером природного газу.

Нове будівництво та реконструкція газопроводів і компресорних станцій дозволять підвищити потужність і надійність діючої транзитної системи газопроводів, забезпечити перспективні потреби нашої країни в транзитних поставках газу на майбутнє.

Водний транспорт:

1) застаріла портова інфраструктура;

2) мала тоннажність та застарілість кораблів, портового обладнання.

Щодо автотранспортних вантажних перевезень, необхідно: посилити контроль за станом доріг; врегулювати правовідносини при перевезенні вантажів; створити мережі логістичних центрів; обов'язково дотримуватися екологічних стандартів та нормативів у галузі транспорту; стимулювати розвиток експорту транспортних послуг; більш ефективно використовувати транзитний потенціал країни.

Але, незважаючи на вжиті заходи, в цілому автомобільні шляхи України не відповідають європейським і світовим стандартам. Тому для успішного виконання нашою країною ролі транзитної держави слід підвищувати якість автошляхів і швидкість руху, поліпшувати сервісне обслуговування транзитного транспорту і пасажирів, скорочувати транспортні витрати.

Чинники, які визначають втрати транзитних вантажопотоків, можна розділити на дві групи: зовнішні та внутрішні. Більшість із внутрішніх проблем

функціонування транспортного комплексу мають системний характер і потребують вирішення на загальнодержавному рівні та корінного реформування транспортної сфери в цілому.

Зовнішні чинники:

- зміна кон'юнктури міжнародного ринку транспортних перевезень (зростання обсягів комбінованих перевезень, зростання вимог до швидкості та якості транспортних послуг та перевезень, зміни в структурі транзитних вантажів на користь контейнерів, тарно-штучних вантажів, зменшення транзиту металу, наливних вантажів і т.д.);

- зростання міжнародної конкуренції на державному рівні за додаткові транзитні потоки як наслідок переорієнтація транзиту з портів України на порти сусідніх країн;

- різні темпи трансформації та інтеграції національних транспортних систем у міжнародну транспортну систему, зокрема прискорений розвиток транспортної інфраструктури конкуруючих з нами країн.

Внутрішні чинники, які мають техніко-економічний, політичний та правовий характер:

- відставання в темпах розбудови української частини системи міжнародних транспортних коридорів (аналіз пропускну здатності автомобільних і залізничних магістралей, які входять у систему МТК на території України свідчить, що практично на кожному напрямку залишаються ділянки, які мають пропускну спроможність у декілька раз нижчу, ніж у цілому для всієї магістралі;

- низька якість внутрішньої транспортної мережі, обмеженість швидкості транзитних перевезень, технічно застарілий рухомий склад;

- низький рівень розвитку інфраструктури державного кордону, низька пропускну спроможність прикордонних пунктів пропуску та відносно висока вартість послуг, що надаються при перетині кордону, складна та тривала процедура проходження кордону, простої на кордоні;

- політична та економічна нестабільність, часті зміни в законодавчому та правовому полі щодо здійснення транспортних перевезень та процедури перетину кордонів, неузгодженість національних законодавчих актів з відповідними нормами в європейських країнах;

- недостатньо гнучка тарифна політика, яка не завжди враховує зміни в тарифній політиці конкуруючих з нами країн та не сприяє забезпеченню конкурентоздатності перевезень по території України в порівнянні з іншими країнами, наявність місцевих зборів, необхідність внесення фінансової застави.

IV. Шляхи і етапи вирішення стратегічних цілей

Стратегічні цілі необхідно (пропонується) вирішити у три етапи.

I етап. Основними напрямками європейської інтеграції в галузі транспорту визначити:

формування національної транспортної політики з урахуванням керівних принципів транспортної політики ЄС;

гармонізація законодавства в галузі транспорту відповідно до положень міжнародних конвенцій та угод, а також наближення до транспортного законодавства ЄС (Acquiscommunitaire);

впровадження європейських технічних та екологічних стандартів до транспортних засобів;

активна участь у розбудові Пан'європейських транспортних вісей та розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні;

впровадження швидкісного залізничного сполучення;

поліпшення транспортно-експлуатаційного стану автомобільних доріг;

будівництво нових автомагістралей на умовах державно-приватного партнерства;

оновлення рухомого складу та інфраструктури на всіх видах транспорту;

підвищення рівня транспортної безпеки до стандартів ЄС;

розбудова мережі метрополітенів у Києві, Харкові, Дніпрі, Донецьку;

модернізація та будівництво морських, річкових портів та аеропортів;

визначення та реалізація спільних з ЄС пріоритетних інвестиційних проектів, створення сприятливого інвестиційного клімату, залучення інвестицій;

розвиток взаємодії в рамках транскордонного регіонального співробітництва (Нижній Дунай, Карпати);

сумісно з ЄС подальший розвиток прикордонних пунктів пропуску;

участь України в міжнародних транспортних організаціях (наприклад: Європейська конференція міністрів транспорту, Комітет внутрішнього транспорту Єврокомісії ООН, Міжнародній морській організації та ін.).

II етап. Враховуючи вищезазначене, зростає актуальність та важливість транспортної безпеки. Основними пропозиціями щодо входження транспортної безпеки України до європейської системи безпеки на транспорті мають стати:

1. Імплементация у національне законодавство України європейських норм, стандартів та технічних регламентів у сфері безпеки транспортної інфраструктури, включаючи вимоги до безпечної експлуатації інфраструктури та рухомого складу;

2. Розробка національних правил транспортної безпеки, які повинні відповідати законодавству ЄС та у кінцевому випадку приведуть до застосування Європейських правил безпеки на транспорті;

3. Розробка загальних критеріїв транспортної безпеки та загальних методів забезпечення транспортної безпеки, які повинні вводитись поступово для забезпечення підтримання високого рівня безпеки на транспорті;

4. Встановлення загальних показників транспортної безпеки з метою оцінки відповідності системи транспортної безпеки вимогам загальних критеріїв безпеки та полегшення моніторингу виконання заходів безпеки на транспорті;

5. Розробка стандартів безпеки, які повинні вдосконалюватись разом із наявним технічним та науковим прогресом;

6. Удосконалення системи державного управління безпекою, державного нагляду і контролю на транспорті, відповідно до міжнародних

стандартів та зміцнення інституціональної спроможності органів державної влади;

7. Недосконалість системи управління безпекою на транспорті та відсутність єдиного координаційного органу потребує створення Інноваційного кластеру транспортної безпеки Україні до складу якого повинен увійти Міжвідомчий центр забезпечення транспортної безпеки України;

8. Забезпечення постійного державного фінансування заходів із забезпечення транспортної безпеки з залученням громадських фондів, інвестицій та інше;

9. Забезпечення захисту від актів несанкціонованого втручання у діяльність транспорту;

10. Впровадження європейських вимог у сфері перевезення небезпечних вантажів, у тому числі з урахуванням принципів мультимодальності;

11. Впровадження новітніх технологій безпеки (транспортного телебачення, сканерів, детекторів нових вибухових речовин, інтелектуальних чипів та систем кібернетичного захисту);

12. Підвищення рівня технічного оснащення, об'єктів забезпечення транспортної безпеки;

13. Запровадження інформаційних технологій транспортної безпеки;

14. Придбання (розробка) морської та авіаційної пошуково-рятувальної техніки та створення інфраструктури базування;

15. Модернізація, оновлення, а в деяких випадках і заміна рухомого складу об'єктів транспорту згідно вимог транспортної безпеки;

16. Приведення шляхів сполучення у відповідність до вимог безпеки транспортної інфраструктури з урахуванням швидкісного руху та вантажних перевезень;

17. Приведення залізничних вокзалів, портів, аеропортів та автостанцій у відповідність до європейських вимог транспортної безпеки;

18. Широке використання інноваційних технологій щодо забезпечення безпеки транспортної інфраструктури .

19. Розвиток науково-дослідного та інноваційного партнерства з ЄС у сфері безпеки транспортної інфраструктури;

20. Забезпечення пріоритетності вимог екологічної безпеки, обов'язкового дотримання екологічних стандартів, нормативів та лімітів використання природних ресурсів під час впровадження господарської, управлінської та іншої діяльності на транспорті.

III етап. Здійснити реформу системи захисту діяльності транспортного комплексу України від актів незаконного втручання та перш за все його міжнародної частини, визначивши у якості пріоритетів вирішення наступних основних задач:

1. В основу роботи Міністерства Інфраструктури України по створенню системи безпеки транспортного комплексу країни необхідно покласти проект укрупненої Концепції інтегрованої безпеки транспортної інфраструктури України.

2. З метою уніфікації норм, які регулюють питання транспортної безпеки для різних видів транспорту розробити законопроект «Про транспортну безпеку України».

3. Привести українське законодавство у сфері транспортної безпеки у відповідність міжнародним стандартам та зобов'язанням України.

4. Розробити та включити до цільової програми «Модернізації транспортної системи України» окремий розділ «Безпека транспортної системи України».

5. Передбачити джерела бюджетного та поза бюджетного фінансування програм транспортної безпеки України.

6. Оновити парк транспортних засобів та здійснити капітальний ремонт транспортних споруд, що перебувають в аварійному стані, покращити їх експлуатаційних показників;

7. Своєчасно прогнозувати та виявляти зовнішні і внутрішні загрози національній безпеці України у транспортній сфері;

8. В рамках інноваційного (их) кластеру(ів) транспортної безпеки (ядрі кластеру) створити Міжвідомчий центр забезпечення транспортної безпеки України - єдину систему управління транспортною безпекою за рахунок реорганізації структурних підрозділів Міністерства Інфраструктури України з введенням посади заступника Міністра з транспортної безпеки;

9. Розробити та реалізувати заходи із забезпечення транспортної безпеки України;

10. Розробити оцінку вразливості об'єктів транспортної інфраструктури і транспортних засобів та їх категоризацію;

11. Забезпечити антитерористичну безпеку на транспорті та заходів щодо недопущення незаконного втручання в його роботу;

12. Створити єдину систему транспортного телебачення з залученням антитерористичних технічних засобів (термінали з виявлення вибухових та отруйних речовин, зброї та боєприпасів);

13. Створити на державному рівні систему ліцензування організацій та підприємств на предмет їх відповідності вимогам захисту від вищезазначених загроз диверсійно-терористичного характеру;

13. Здійснювати заходи, які спрямовані на недопущення або мінімізацію матеріального і морального збитку від злочинів та надзвичайних подій на транспорті;

14. Проводити постійну роботу із нейтралізації негативного впливу транспорту на екологію України, у тому числі шляхом використання новітніх технологій;

15. Продовжити ґрунтовні наукові дослідження у сфері забезпечення транспортної безпеки України.

V. Очікувані результати та стан об'єкту управління на кінець заданого періоду

Ефективний, безпечний та високий рівень споживання транзитного потенціалу України через досконалу сітку транспортних переходів між державами і високим рівнем безпечних транспортних коридорів повинні призвести до сталого розвитку економіки України.

VI. Показники, за допомогою яких може бути оцінено ступінь досягнення стратегічних цілей.

Основними показниками, за допомогою яких може бути оцінено ступінь досягнення стратегічних цілей можуть стати:

1. Надходження до бюджету України значних матеріальних коштів від надання всього комплексу послуг транзиту через свою територію потоків товарів та послуг.

2. Транзит стане невичерпним ресурсом для отримання коштів державою завдяки своєму географічному розташуванню через сухопутні, повітряні та морські шляхи, які можуть забезпечити послуги як у широтному, так і в меридіанному напрямках;

3. Зростання розвитку багатьох сфер національної економіки: будівництва, транспортного комплексу, промисловості, сфер послуг через високий рівень споживання транзитного потенціалу України іноземними державами;

4. Нові надходження зовнішніх коштів і підвищення економічного стану України за рахунок транзитних перевезень;

5. Створення нових робочих місць за рахунок значного зростання платежів й надходжень за перевезення вантажів різними видами транспорту та обслуговування і ремонт рухомого складу тощо;

6. Зростуть витрати, пов'язані з транспортуванням іноземних вантажів територією України в наслідок збільшення фізичного обсягу експорту, імпорту, транзиту в результаті підвищення тарифів і ставок;

7. Кон'юнктура ринків транспортних послуг, насамперед ціни на перевезення вантажів, будуть мати значний вплив на рівень транспортних витрат у міждержавній торгівлі;

8. Підвищиться безпека та швидкість пасажирських і вантажних перевезень в середині країни.

VII. Характеристика системи управління, що забезпечує досягнення стратегічних цілей.

Державне управління в галузі транспорту має забезпечувати:

- своєчасне, повне та якісне задоволення потреб населення і суспільного виробництва в перевезеннях та потреб оборони України;
- захист прав громадян під час їх транспортного обслуговування;
- безпечне функціонування транспорту;
- додержання необхідних темпів і пропорцій розвитку національної транспортної системи;
- захист економічних інтересів України та законних інтересів підприємств, організацій транспорту і споживачів транспортних послуг;
- створення рівних умов для розвитку господарської діяльності підприємств транспорту;
- обмеження монополізму та розвиток конкуренції;
- координацію роботи різних видів транспорту;
- ліцензування окремих видів діяльності в галузі транспорту;
- охорону навколишнього природного середовища від шкідливого впливу транспорту.

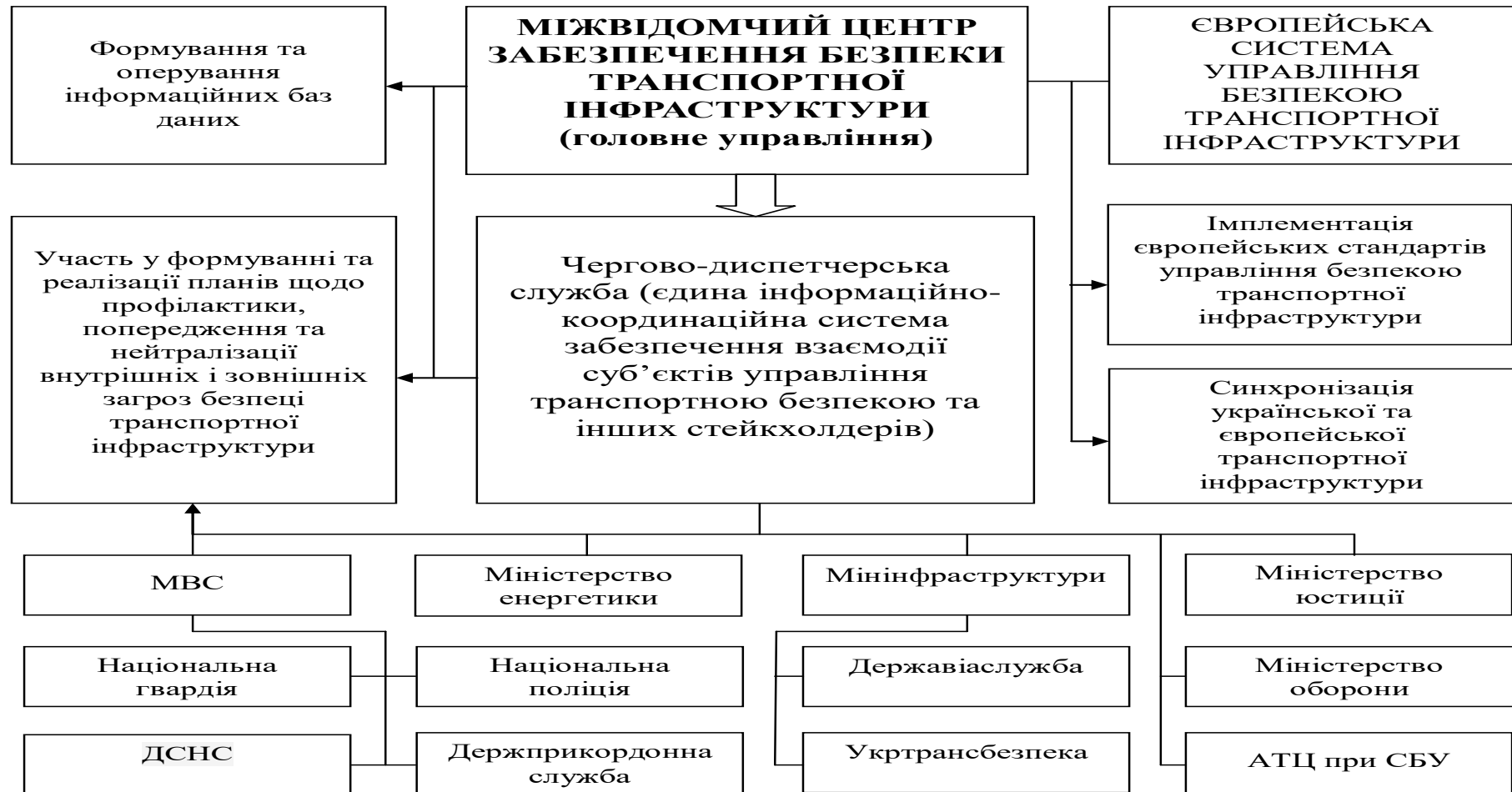
Для ефективного управління транспортною безпекою поряд з державним управлінням необхідно створити інноваційний(і) кластер(и) транспортної безпеки, як в інтересах транспортної галузі, так і в інтересах національної безпеки України.

Для єдиного планово-регулювального, науково-методичного, координаційного та контрольного центру, наділеного достатніми

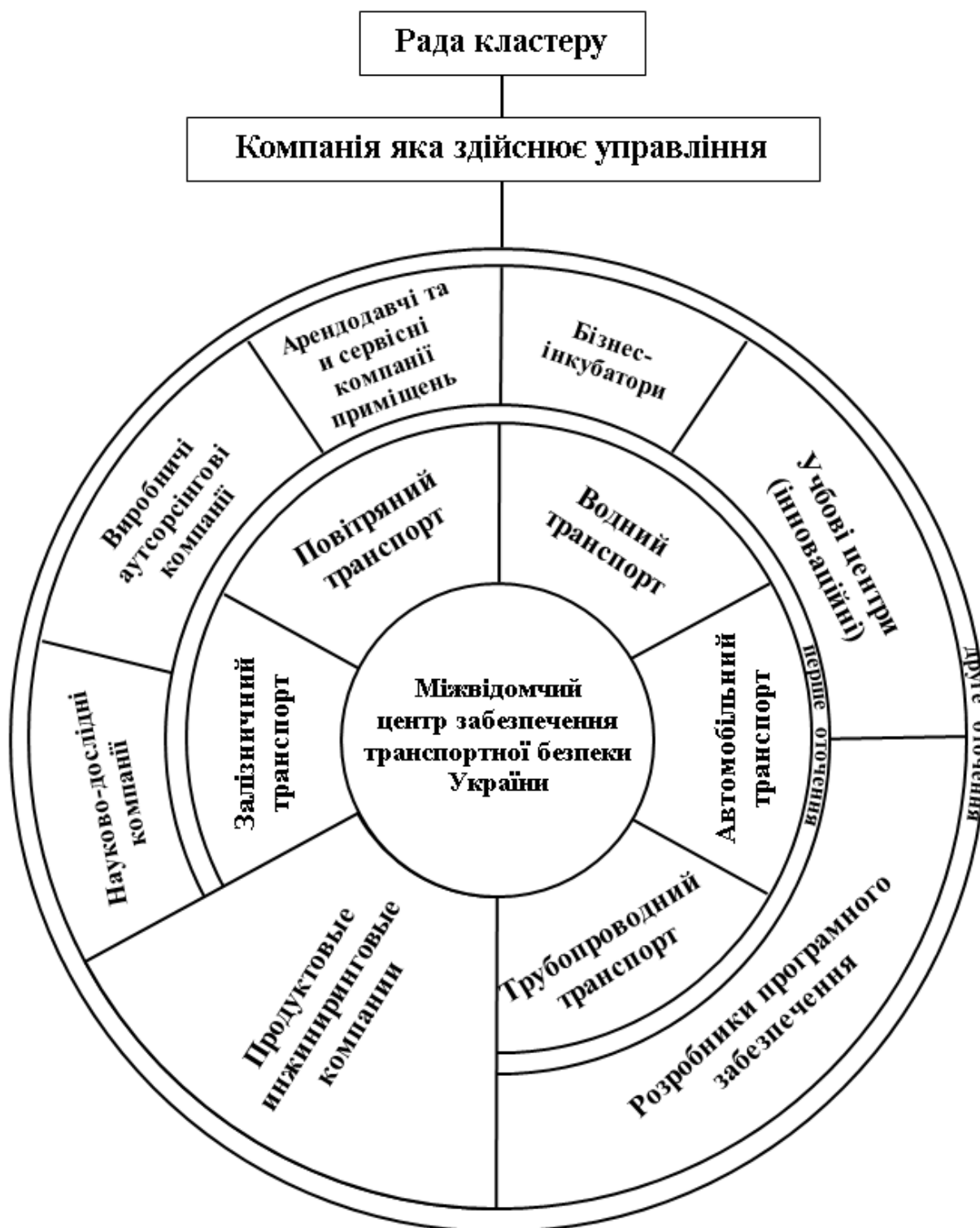
повноваженнями щодо організації взаємодії всіх органів державної влади України в зазначеній сфері, в рамках інноваційного(их) кластеру(ів) транспортної безпеки (ядрі кластеру) створити Міжвідомчий центр забезпечення транспортної безпеки України - єдину систему управління транспортною безпекою за рахунок реорганізації структурних підрозділів Міністерства Інфраструктури України з введенням посади заступника Міністра з транспортної безпеки.

Концептуальна схема

організаційно-координаційного механізму державного управління безпекою транспортної інфраструктури



Інституційний механізм забезпечення інноваційного розвитку державного управління безпекою транспортної інфраструктури





АКЦІОНЕРНЕ ТОВАРИСТВО
«УКРАЇНЬСЬКА ЗАЛІЗНИЦЯ»
АТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ»

uz.gov.ua

вул. Єжи Гедройця, 5, м. Київ, 03150, тел.: (+380 44) 465 00 00, 465 00 30,
факс (+380 44) 465 10 59, 465 32 44, uz@uz.gov.ua

Л. С. Холд

№ *УП-13/187*

ДОВІДКА
щодо впровадження результатів наукових досліджень
ФЕРДМАНА Геннадія Петровича за темою
«Механізми створення інтегрованої системи транспортної безпеки
України: державно-управлінський аспект»

Дисертаційна робота Фердмана Г.П. є актуальною науковою працею, яка представляє собою теоретичний та практичний внесок щодо механізмів створення інтегрованої системи транспортної безпеки України, що сприятиме реалізації визначеної державної системи правових, економічних, організаційних та інших заходів у сфері транспортної безпеки, гарантованому отриманню від транзиту і надання інших видів транспортних послуг значного прибутку та забезпечення національних інтересів і національної безпеки держави.

Обґрунтовані автором шляхи ефективного реалізації організаційно-правових механізмів щодо впровадження європейських стандартів транспортної безпеки в Україні та її входження до європейської системи безпеки на транспорті були використані при розробці Наказу Міністерства Інфраструктури від 16.06.2022 № 220 «Про затвердження Переліку національних стандартів для цілей застосування Технічного регламенту безпеки інфраструктури залізничного транспорту».

Начальнику спеціального Управління
АТ «Українська залізниця»

Віктор ІВАНЕНКО

Б/Н від 15.11.2022

ДОВІДКА

щодо впровадження результатів наукових досліджень

ФЕРДМАНА Геннадія Петровича за темою

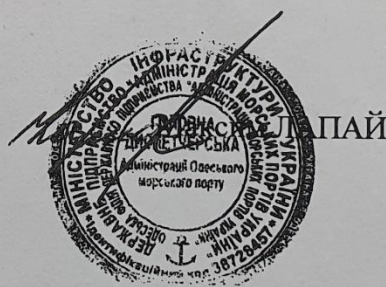
**«Механізми створення інтегрованої системи транспортної безпеки
України: державно-управлінський аспект»**

Дисертаційна робота Фердмана Г.П. є актуальною науковою працею, яка представляє собою теоретичний та практичний внесок щодо механізмів створення інтегрованої системи транспортної безпеки України.

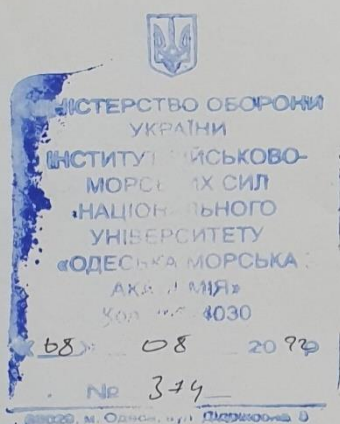
Запропоновані автором пропозиції щодо створення Інноваційного кластеру транспортної безпеки та Проект укрупненої концепції Інтегрованої системи транспортної безпеки України сприятимуть реалізації визначеної державної системи правових, економічних, організаційних та інших заходів у сфері транспортної безпеки, гарантованому отриманню від транзиту і надання інших видів транспортних послуг значного прибутку та забезпечення національних інтересів і національної безпеки держави.

Одеською філією Державного підприємства «Адміністрація морських портів України» взято до уваги пропозиції щодо забезпечення транспортної безпеки на транспортному комплексі з удосконаленням організаційно-функціональної структури управління транспортною безпекою України в портовій сфері.

/ Начальник адміністрації



ПАЙ



ДОВІДКА

про впровадження результатів дисертаційного дослідження
Фердмана Геннадія Петровича на тему
«Механізми формування інтегрованої системи транспортної безпеки України:
державно-управлінський аспект»

Теоретичні, методологічні та практичні положення і висновки щодо формування інтегрованої системи транспортної безпеки України, а саме безпеки на водному транспорті, розроблені Фердманом Геннадієм Петровичем знайшли застосування в Інституті Військово-Морських Сил Національного університету «Одеська морська академія» при підготовці офіцерів тактичного рівня за спеціалізації «Корабельна зброя та засоби навігації».

Дослідження автора запровадженні у навчальний процес і знайшли відображення при викладанні наступних дисциплін:

- «Міжнародні правила судноводіння»;
- «Міжнародні морські стандарти»;
- «Міжнародні правила попередження зіткнення суден».

Начальник Інституту Військово-Морських Сил
Національного університету «Одеська морська академія»
капітан 1 рангу

М.КІРІАКІДІ



УКРАЇНА

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
 НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ «ОДЕСЬКА МОРСЬКА АКАДЕМІЯ»

вул. Дідріхсона, 8, м. Одеса, 65029, тел.: (+38 048) 793-1695
 www.onma.edu.ua e-mail: info@onma.edu.ua Код ЄДРПОУ 01127799

Від 09.08.2022 р № 363
 На № _____

ДОВІДКА

про впровадження результатів дисертаційного дослідження
 Фердмана Геннадія Петровича на тему
 «Механізми формування інтегрованої системи транспортної безпеки України:
 державно-управлінський аспект»

Дисертаційна робота Фердмана Г.П. є актуальною науковою працею, яка представляє собою теоретичний та практичний внесок щодо механізмів створення інтегрованої системи транспортної безпеки України.

Запропоновані автором пропозиції щодо забезпечення транспортної безпеки на транспортному комплексі з удосконаленням організаційно-функціональної структури управління транспортною безпекою України сприятимуть реалізації визначеної державної системи правових, економічних, організаційних та інших заходів у сфері транспортної безпеки та забезпечення національних інтересів і безпеки держави.

Теоретичні, методологічні та практичні положення і висновки щодо формування інтегрованої системи транспортної безпеки України, а саме безпеки на водному транспорті, розроблені Фердманом Геннадієм Петровичем знайшли застосування в Національного університету «Одеська морська академія» при підготовці студентів за спеціальності «Морський та внутрішній водний транспорт» та запровадженні у навчальний процес при викладанні дисципліни «Безпека та охорона на морі».

Начальник навчального відділу
 Національного університету
 «Одеська морська академія»



М.ПАРХОМЕНКО



МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
 ОДЕСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ МОРСЬКИЙ УНІВЕРСИТЕТ
 вул. Мечникова, 34, м.Одеса, 65029, тел.: (048) 732-17-35, факс: (048) 732-16-21
 e-mail:office@onmu.odessa.ua, сайт: www.onmu.odessa.ua, код згідно з ЄДРПОУ 01127777

від 11.08. 2022 р. № 12/424 На № _____ від _____ 20__ р.

ДОВІДКА

про впровадження результатів дисертаційного дослідження
 Фердмана Геннадія Петровича на тему
 «Механізми формування інтегрованої системи транспортної безпеки України:
 державно-управлінський аспект»

Дисертаційна робота Фердмана Г.П. є актуальною науковою працею, яка представляє собою теоретичний та практичний внесок щодо механізмів створення інтегрованої системи транспортної безпеки України.

Запропоновані автором пропозиції щодо забезпечення транспортної безпеки на транспортному комплексі з удосконаленням організаційно-функціональної структури управління транспортною безпекою України сприятимуть реалізації визначеної державної системи правових, економічних, організаційних та інших заходів у сфері транспортної безпеки та забезпечення національних інтересів і безпеки держави.

Теоретичні, методологічні та практичні положення і висновки щодо формування інтегрованої системи транспортної безпеки України, а саме безпеки на водному транспорті, розроблені Фердманом Геннадієм Петровичем знайшли застосування в Одеському Національному морському університеті при підготовці здобувачів вищої освіти другого (магістерського) рівня та запровадженні у навчальний процес при викладанні наступних дисциплін:

- «Організація морської безпеки та управління ризиками»;
- «Морські адміністрації»;
- «Правове забезпечення судноплавства»;
- «Безпечна організація морських перевезень».

Т.в.о. проректора
 з науково-педагогічної роботи
 Одеського Національного
 морського університету



Олександр ШУМИЛО



