

Київський національний університет імені Тараса Шевченка
Міністерство освіти і науки України
Київський національний університет імені Тараса Шевченка
Міністерство освіти і науки України

Кваліфікаційна наукова
праця на правах рукопису

ДІДКІВСЬКИЙ В'ЯЧЕСЛАВ МИКОЛАЙОВИЧ

УДК 001.89

ДИСЕРТАЦІЯ
СТАНОВЛЕННЯ ТА РОЗВИТОК СИСТЕМИ ПУБЛІЧНОГО
УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ КОМЕРЦІЙНОГО АВТОМОБІЛЬНОГО
ТРАНСПОРТУ В СУЧАСНІЙ УКРАЇНІ

Спеціальність 281 «Публічне управління та адміністрування»

Галузь знань 28 «Публічне управління та адміністрування»

Подається на здобуття ступеня доктора філософії

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

_____ В. М. Дідківський

Науковий керівник – Валерія Голубь, професор,
доктор наук із державного управління.

Київ – 2023

АНОТАЦІЯ

Дідківський В. М. Становлення та розвиток системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту в сучасній Україні – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора філософії за спеціальністю 281 «Публічне управління та адміністрування». – Київський національний університет імені Тараса Шевченка МОН України. – Київський національний університет імені Тараса Шевченка МОН України. Київ, 2023.

Актуальність дослідження насамперед зумовлена великими як людськими втратами, так і фінансовими збитками на рівні власних статків особи, членів його сім'ї, суб'єктів господарської діяльності, інших установ та організацій, а також значних фінансових збитків держави внаслідок дорожньо-транспортних пригод за участю комерційного автомобільного транспорту, що спонукало до розроблення науково обґрунтованих практичних рекомендацій реформування діючої системи управління безпекою комерційного автомобільного транспорту в Україні, ураховуючи євроінтеграційний вектор розвитку нашої держави.

У межах дисертації досліджено структуру управління безпекою на комерційного автомобільного транспорту, систему органів влади, які мають владні повноваження в цій сфері, порядок їх взаємодії, обмін інформацією та координацію спільних зусиль, розподіл повноважень між ними; проаналізовано стан розвитку електронних систем та запровадження сучасних технологій, технічного оснащення і технологічного забезпечення. Розглянуто стратегічні напрями розвитку публічного управління безпекою на комерційного автомобільного транспорту, джерела, порядок та обсяги фінансування заходів безпеки дорожнього руху, ефективність державного стратегічного планування в частині розвитку безпеки комерційного транспорту; визначено шляхи досягнення поставлених цілей, ураховуючи найкращі практики країн Європейського Союзу та вимоги регламентів і директив, передбачених Угодою про асоціацію. Проведено дослідження в напрямі реформування системи

забезпечення безпеки дорожнього руху без акцентування уваги на такі загрози, як природні чинники, екологічна небезпека, кримінальні дії стосовно пасажирів і вантажів третіми особами (незаконні втручання у діяльність комерційного автомобільного транспорту).

Розглянуто наявні недоліки в частині визначення комерційної діяльності (перевезень) у національному законодавстві, урахуваючи технологічні процеси, відповідно до яких відбувається процес підготовки, перевезення та зберігання вантажів, а також здійснення перевезення пасажирів, що суттєво впливає на рівень безпеки таких перевезень.

За результатами дослідження встановлено, що ключовим питанням у проведенні ефективних реформ є встановлення та розвиток системи публічного управління у визначеному секторі й забезпечення планової, системної та виваженої зміни чинного законодавства, збалансованого й раціонального розвитку інституційної спроможності органів влади із врахуванням євроінтеграційних зобов'язань і наявних можливостей для реформування, а також національної специфіки та особливостей галузі. Відповідне реформування має бути визначено на стратегічному рівні й мати повну незалежність від політичної кон'юнктури, із чітким і коректним визначенням заходів, реалістичними термінами їх виконання та відповідним фінансовим забезпеченням. Реформування визначеної галузі має розпочатись із вдосконалення нормативно-правової бази шляхом прийняття законів та подальшою розробкою підзаконних актів, їх практичною імплементацією.

У дисертації наведено посилання на нормативно-правові акти ЄС із конкретними рекомендаціями щодо їх практичного застосування (нагальним фактором імплементації норм законодавства ЄС є коректність їх інтерпретації та застосування, що можливе у разі попереднього здійснення Compliance Check, на етапі розробки змін до вітчизняного законодавства).

Забезпечення безпеки на комерційному автомобільному транспорті досліджено як складову стабільного функціонування економіки, переміщення вантажів, що у свою чергу являється важливим для забезпечення перевезення

вантажів військового і гуманітарного призначення та пасажирів, а отже являється нагальним питанням, враховуючи військову агресію РФ та важливим елементом національної безпеки.

Функціонування ринку автомобільних перевезень розглянуто крізь призму такої етапності: доступ до ринку, безпосереднє здійснення державного нагляду (контролю) за дотриманням вимог законодавства, здійснення моніторингу функціонування ринку комерційних автомобільних перевезень та реагування компетентних органів у разі виникнення аварій (проведення технічного розслідування тощо). Останній етап фактично є наслідком наявних недоліків діючої системи управління безпекою комерційного автомобільного транспорту як у масштабах підприємства, так і на загальнодержавному рівні. У розрізі становлення й розвитку публічного управління в цій сфері визначено шляхи реформування та розвитку системи управління безпекою в означеній сфері, ураховуючи фактичні інституційні можливості, наявний досвід і найкращі практики країн ЄС.

Проаналізовано стан інституційної спроможності органів влади, рівень залучення до формування та реалізації державної політики представників неурядових організацій, а також експертного середовища у форматі громадських рад, колегій та інших наявних шляхів комунікації із суспільством. За результатами дослідження запропоновано оптимальні напрями поліпшення ефективності взаємодії органів влади із суспільством і профільними науковими інститутами (науковими закладами та установами), організаційні й технічні заходи для досягнення прозорості і якісної комунікації, ураховуючи технологічний розвиток.

Досліджено наявні недоліки нормативно-правового регулювання в частині забезпечення безпеки комерційних перевезень автомобільним транспортом на етапі допуску до ринку перевезень, ужиття заходів державного нагляду та контролю, реагування на наслідки дорожньо-транспортних пригод, функціонування електронних систем моніторингу та фіксації правопорушень, автоматизації прийняття та реалізації рішень відповідно до повноважень

центральної влади. Визначено важливі елементи негативного впливу та невідповідність діючої системи організації пасажирських перевезень загальноєвропейським стандартам та кращим практикам, з огляду на важливість забезпечення надання послуг із урахуванням загального економічного інтересу.

Проаналізовано зовнішній фактор впливу на розвиток системи публічного управління безпекою комерційних автомобільних перевезень, який передбачає повну інтеграцію транспортної системи до європейського простору, запровадження стандартів забезпечення безпеки, виконання взятих на себе міжнародних зобов'язань та запровадження ризик-орієнтованої системи забезпечення безпеки у сфері автомобільного транспорту. Система реагування, яка базується на поставарійному факторі, має пострадянське коріння, не враховує аналіз економічних показників і запровадження системних заходів для запобігання можливим порушенням та, як наслідок, мінімізації ризиків виникнення дорожньо-транспортних пригод.

У рамках реалізації реформи децентралізації, урахувавши визначені недоліки функціонування чинної системи органів влади, запропоновано шляхи відповідної децентралізації владних повноважень за напрямками державного нагляду та контролю, надання адміністративних послуг, пов'язаних з комерційним автомобільним транспортом, та формування ефективної системи організації пасажирських перевезень. Означені зміни рекомендовано проводити планово, із створенням інституційної платформи на відповідному рівні, куди буде делеговано певні функції, із урахуванням практичного досвіду країн ЄС. Таке реформування структури владних повноважень не повинно призвести до погіршення рівня безпеки у сфері комерційного транспорту, навіть у короткостроковому періоді.

Обґрунтовано, що запорукою успіху в частині забезпечення становлення та розвитку системи публічного управління безпекою у сфері автомобільного транспорту, у тому числі комерційного, є впровадження електронних ресурсів, баз даних та переведення реалізації повноважень, а також виконання всіх функцій та обов'язків органів влади в електронний вигляд, що мінімізуватиме

ризика вчинення корупційних правопорушень, поліпшить якість сервісу, підвищить ефективність реалізації владних повноважень через створення електронної платформи для комунікації всіх зацікавлених сторін. У межах роботи надано пропозиції щодо розроблення таких систем у масштабах держави із наведенням позитивних наслідків від їх запровадження.

Ключові слова: автомобільний транспорт, безпека руху, допуск до ринку, державний нагляд та контроль, інституційна спроможність, публічне управління, система управління безпекою комерційного автомобільного транспорту, державний орган влади, аварійність, господарська діяльність, комерційні перевезення.

ABSTRACT

Didkivskiy V. Formation and development of the public safety management system on commercial automobile transport in modern Ukraine – Qualifying scientific work as a manuscript.

Dissertation for the Doctor of Philosophy degree in the specialty 281 "Public management and administration". – Taras Shevchenko National University of Kyiv Ministry of Education and Science of Ukraine. – Taras Shevchenko National University of Kyiv Ministry of Education and Science of Ukraine. Kyiv, 2023.

The relevance of the research is primarily due to large human and financial losses at the level of personal savings (family members), business entities, other institutions and organizations, as well as significant financial losses of the state due to road accidents, involving commercial road transport.

The dissertation analyzes the structure of safety management in commercial road transport, the system of authorities with relevant power in this area and the form of their interaction, exchange of information and coordination of joint efforts, distribution of powers among them, the condition and state of electronic systems and modern technologies, technical equipment and technological support, strategic directions of development of public safety management on commercial automobile transport,

sources, procedure and volumes of financing of road safety measures, the effectiveness of national strategic planning in the development of commercial transport safety, the ways of achieving these goals, taking into account the best practices of the European Union countries and the requirements of regulations and directives provided for in the Association Agreement. Research conducted in the direction of urgency to ensure road safety, without focusing on such threats as natural factors, environmental hazards, criminal actions against passengers and goods by third parties (illegal interference in the activities of commercial road transport).

The existing shortcomings in the definition of commercial activity (transportation) in the national legislation are considered, taking into account the technological processes according to which the process of preparation, transportation and storage of goods, as well as passenger transportation, which has a significant impact on the safety of such transportation.

Additionally, according to the research findings it is determined that the key issue in implementing effective reforms is to establish and develop a system of public administration in a particular sector and ensure planned, systematic and steady changes in existing legislation, balanced and rational development of institutional capacity of the authorities taking into account European integration commitments and available opportunities for reform, as well as national specifics and features of the market. Appropriate reform must be defined at the strategic level and have full independence from the political situation, with clear and correct definition of measures, realistic deadlines for implementation and appropriate financial support. The reform of a certain area should begin with the improvement of the regulatory framework through the adoption of laws and further development of bylaws, their practical implementation.

Thus, the dissertation systematically provides references to the EU regulations, with specific recommendations for their practical application (an urgent factor in the implementation of the EU legislation is the correctness of their interpretation and application, which is possible in the case of prior implementation of Compliance Check, at the stage of developing amendments to domestic legislation).

Ensuring security in commercial road transport is studied as a component of the stable functioning of the economy, movement of goods, which in turn is important for ensuring the transportation of military and humanitarian goods, as well as passengers, and therefore is an urgent issue, given the military aggression of the Russian Federation and an important element of national security.

The functioning of the road transport market is considered through the prism of the following stages: access to the market, direct state supervision (control) over compliance with the law, monitoring the functioning of the commercial road transport market and response of competent authorities in case of accidents (technical investigation, etc.). The last stage is actually a consequence of the existing shortcomings of the safety management system both at the enterprise level and at the national level. In terms of the formation and development of public administration, ways to reform and develop the safety management system in commercial transport are identified, taking into account the actual institutional capacity and available experience and best practices of the EU.

The state of institutional capacity of government bodies, the level of involvement in the formation and implementation of state policy of non-governmental organizations representatives, as well as the expert community in the form of public councils, boards and other available ways of communication with society was analyzed. According to the research results, the optimal directions of improving the efficiency of interaction between the authorities, society and relevant scientific institutes (scientific institutions and establishments), organizational and technical measures to achieve transparent and high-quality communication, taking into account technological development, are proposed.

The existing shortcomings of regulatory and legal framework in terms of ensuring the safety of commercial road transport at the stage of access to the market, the implementation of measures of state supervision and control, response to road accidents, electronic monitoring and recording systems operation, automation of decision making and their further implementation, respectively to the powers of central executive bodies. In particular, important elements of the negative impact and

inconsistency of the current system of passenger transportation are identified, given the importance of providing services of general economic interest.

The external factor influencing on the development of public safety management system for commercial road transport, which involves the full integration of the transport system into the European space, the introduction of safety standards, compliance with international obligations and the introduction of risk-oriented road safety system are analyzed. The post-accident response system has post-Soviet roots, failing to take into account the analysis of economic indicators and the introduction of systemic measures to prevent possible violations and, as a consequence, to minimize the risk of accidents.

Within the framework of decentralization reform, taking into account the identified shortcomings of the current system of government, ways of appropriate decentralization of power in the areas of state supervision and control, provision of administrative services in commercial road transport and the formation of an effective system of passenger transport. It is recommended to make such changes in a planned manner, with the creation of an institutional platform at the appropriate level, to which such functions will be delegated, taking into account the practical experience of the EU countries. This reform of the power structure should not lead to a deterioration in the level of safety in commercial transport, even in the short term.

The key to success in ensuring the formation and development of public safety management, including commercial road transport, is the introduction of electronic resources, databases and the transfer of powers, as well as the performance of all functions and responsibilities of the authorities in an electronic form that will minimize risks of committing corruption offenses, improve the quality of service, and the effectiveness of the exercise of power, creating an electronic platform for communication of all stakeholders without direct contact. In the scope of the dissertation, it is developed the actual state of affairs and provides proposals for the development of such systems in the country, with the presentation of the positive consequences regarding implementation.

Keywords: road transport, traffic safety, access to the market, state supervision and control, institutional capacity, public administration, safety management system for commercial road transport, public authority, accident rate, economic activity, commercial transportation.

СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Список опублікованих праць за темою дисертації

Праці, які відображають основні наукові результати дисертації

1. Дідківський В. М. Інструментарій розвитку безпекової інфраструктури системи публічного управління у сфері наземного транспорту. *Сучасні проблеми державного управління в умовах системних змін* : зб. наук. пр. Дон. держ. ун-ту упр. Серія «Державне управління». Маріуполь : ДонДУУ, 2019. Т. XX. Вип. 312. С. 229–239. URL : <http://rp.dsum.edu.ua/handle/123456789/415>

2. Дідківський В. М. Особливості механізму реалізації владних повноважень у сфері безпеки на автомобільному транспорті. *Теорія та практика державного управління* : зб. наук. пр. Харків : Вид-во ХарПІ НАДУ «Магістр», 2020. Вип. 4 (71). С. 63–72.

3. Дідківський В. М. Механізм забезпечення безпеки на етапі допуску до ринку комерційних автомобільних перевізників в Україні та країнах Європейського Союзу. *Менеджер. Вісник Донецького державного університету управління. Серія «Державне управління»*. 2020. № 1 (86). С. 292–302. URL : <https://journals.indexcopernicus.com/api/file/viewByFileId/1188834.pdf>

4. Didkivskiy V. State policy in the field of road transport of Ukraine, the system of public management in road safety, ways of reformation. *East European Scientific Journal*. 2020. Is. 12 (64). Part 5. P. 4–9. URL : <https://archive.eesa-journal.com/index.php/eesa/article/view/144>

5. Дідківський В. М. Вплив євроінтеграційного вектору на розвиток системи публічного управління із забезпечення безпеки комерційних

автомобільних перевезень. *Науковий часопис Академії національної безпеки*. 2020. Вип. 3–4 (27–28). С. 60–75. URL : <http://www.nationalsecurity.in.ua/vplyv-uevrointegracijnogo-vektoru-na/>

6. Didkivskiy V. Development of public management system of transport safety on commercial transport by the reforming of the public authorities structure. *East European Scientific Journal*. 2021. Is. 3 (67). Part 5. P. 67–72. URL : <https://eesa-journal.com/2021/04/12/vostochno-evropejskij-nauchnyj-zhurnal-67-mart-2021/>

7. Дідківський В. М. Механізми публічного управління у системі організації автомобільних пасажирських перевезень. *Державне управління та місцеве самоврядування* : зб. наук. пр. Дніпро : ДРІДУ НАДУ, 2021. Вип. 1 (48). С. 60–67. URL : [http://www.dbuara.dp.ua/zbirnik_dums/2021/2021_01\(48\)/09.pdf](http://www.dbuara.dp.ua/zbirnik_dums/2021/2021_01(48)/09.pdf)

8. Дідківський В. М. Інноваційні механізми публічного управління забезпеченням безпеки перевезень автомобільним комерційним транспортом. *Публічне управління та регіональний розвиток*, наук. журнал Миколаїв, 2021. Вип. №1:9-34. С. 124–139. URL : <https://pard.mk.ua/index.php/journal/article/view/236/195>

9. Дідківський В. М. Проблеми державного нагляду за безпекою на автомобільному комерційному транспорті. *Актуальні проблеми державного управління* : зб. наук. пр. Одес. регіон. ін-ту держ. упр. Одеса : Вид-во ОРІДУ НАДУ, 2021. Вип. 1 (82). С. 88–92. URL : http://www.oridu.odessa.ua/9/_options/pdf/021/Zbirnuk-1-82-2021.pdf

10. Дідківський В. М. Методична основа публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту. *Актуальні питання у сучасній науці* : наук. журнал Київ, 2023. Вип. № 3(9) 2023. С. 208-220.

Праці, які додатково відображають наукові результати дисертації

11. Дідківський В. М. Пріоритети розвитку сучасної системи державного нагляду та контролю на наземному транспорті у контексті євроінтеграції. *Теорія та практика публічного управління та адміністрування у XXI сторіччі* :

матеріали II Всеукр. наук.-практ. конф. за міжнар. участю здобувачів вищої освіти та молодих вчених (Київ, 22 жовт. 2019 р.) / за заг. ред. М. М. Білинської, О. М. Петроє, І. О. Дегтярьової. Київ : НАДУ, 2019. С. 81–82. URL : <http://academy.gov.ua/pages/dop/198/files/4aa5a211-2abf-4e91-ac03-6618152145cd.pdf>

12. Дідківський В. М. Реформа органів місцевого самоврядування в умовах євроінтеграції. *Теорія та практика публічної служби* : матеріали наук.-практ. конф., 21 груд. 2019 р., м. Дніпро / редкол.: С. М. Серьогін (голова) та ін. Дніпро : ДРІДУ НАДУ, 2019. С. 22–24. URL : http://www.dridu.dp.ua/konf/konf_dridu/2019_12_21_material_dums.pdf

13. Дідківський В. М. Ефективність реалізації владних повноважень у сфері безпеки дорожнього руху: постановка проблеми. *Україна 2030: публічне управління для сталого розвитку* : матеріали щоріч. міжнар. наук.-практ. конф. (Київ, 2020 р.) : у 3 т. / за заг. ред. А. П. Савкова, М. М. Білинської, О. М. Петроє. Київ : НАДУ, 2020. Т. 3. С. 173–176.

14. Дідківський В. М. Оптимізація публічного управління в частині забезпечення безпеки на автомобільному транспорті: досвід ЄС. *Державне управління в Україні: виклики та перспективи* : матеріали міжнар. наук.-практ. конф. Запоріжжя : Клас. приват. ун-т, 2021. С. 91–94. URL : https://fileview.fwdcdn.com/?url=https%3A%2F%2Fmail.ukr.net%2Fapi%2Fpublic%2Ffile_view%2Flist%3Ftoken%3DTtGsWR5U5IG6u7664PpS3bniVMXJWLhTPPyxV2AcvZjfquLAGbATjIU9n4fbwed4BPWzS1TXCUG50STcMdcuZTDGqw7NZo4jR1k%253AWICVyOKutOuiNmmo%26r%3D1622138804453&default_mode=view&lang=uk#start=0

15. Дідківський В. М. Розвиток системи стратегічного планування у розрізі публічного управління безпекою на комерційному автомобільному транспорті. *Актуальні проблеми європейської та євроатлантичної інтеграції України* : матеріали 18-ї регіон. наук.-практ. конф. (13 трав. 2021 р., м. Дніпро) / редкол.: Л. Л. Прокопенко (голов. ред.) та ін. Дніпро : ДРІДУ НАДУ, 2021. С. 99–100. URL : http://www.dridu.dp.ua/konf/konf_dridu/2021_05_13_pei_material.pdf

16. Дідківський В. М. Тенденція розвитку соціально свідомого суспільства в галузі комерційних пасажирських перевезень автомобільним транспортом у розрізі євроінтеграційного вектора розвитку України. *30 років незалежності України: досягнення, виклики, перспективи* : матеріали міжнар. наук.-практ. конф. (Київ, 10 верес. 2021 р.) / за заг. ред. Л. Г. Комахи, О. М. Андрєєвої, В. А. Гошовської. Київ : ННІ ПУДС КНУ, 2021. С. 105–107. URL : <http://ipacs.knu.ua/pages/dop/273/files/5e2f5bc9-7e3f-4bb1-8017-18758fd31148.pdf>

17. Дідківський В. М. Сучасні міжнародні підходи та принципи забезпечення безпеки дорожнього руху. *Шевченківська весна – 2022: публічне управління та державна служба* : матеріали міжнар. наук.-практ. конф. студентів, аспірантів та молодих вчених (Київ, 19 квіт. 2022 р.) / за заг. ред. Л. Г. Комахи, О. М. Андрєєвої. Київ : ННІ ПУДС КНУ, 2022. С. 97-99. URL : <http://ipacs.knu.ua/?lang=ukr&tip=osn&filtername=&page=2&tipn=News&newsid=1928>

18. Дідківський В. М. Публічне управління комерційними автомобільними перевезеннями в умовах сучасних викликів. Незалежність України: сучасна доктрина і практика публічного управління : матеріали міжнародного круглого столу до Дня Незалежності України (Київ, 22 серпня 2022 р.) / за заг. ред. Л. Г. Комахи. Київ : ННІ ПУДС КНУ, 2022. С. 123-125.

19. Дідківський В. М. Оптимізаційні механізми стабільного функціонування автомобільного транспорту у контексті сталого розвитку. Об'єднані наукою: перспективи міждисциплінарних досліджень : матеріали ІХ Всеукраїнської науково-практичної конференції студентів, аспірантів та молодих вчених (17–18 листопада 2022 року в Київському національному університеті імені Тараса Шевченка з нагоди Всесвітнього дня науки задля миру та розвитку). Київ, 2022. С. 238-240.

Праці, опубліковані в інших виданнях

20. Atamanenko Y., Komchatnykh O., Sukhomlyn L., Didkivskiy V., Sulym B. Losheniuk O. The Importance of International Transport and Logistics Infrastructure in the Economic Development of the Country: The Case of the EU for Ukraine.

International Journal of Computer Science and Network Security. 2021. Vol. 21. Is. 3.
P. 198–205. Author: p. 200 –201.

ЗМІСТ

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ І ТЕРМІНІВ.....	17-18
ВСТУП.....	19-29
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ОСНОВИ ПУБЛІЧНОГО УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ КОМЕРЦІЙНОГО АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ.....	30-90
1.1. Сутність та поняття публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту.....	30-49
1.2. Наукові підходи щодо питання публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту	49-64
1.3. Методологічна основа публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту.....	64-86
Висновки до розділу 1	86-89
РОЗДІЛ 2. СТАН ТА ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ СИСТЕМИ ПУБЛІЧНОГО УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ КОМЕРЦІЙНОГО АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ.....	90-167
2.1. Нормативно-правове регулювання системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту.....	90-108
2.2. Публічно-управлінські і технологічні чинники та інституційна спроможність вітчизняної системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту у контексті євроінтеграційних процесів.....	108-152
2.3. Напрями використання в Україні міжнародного досвіду функціонування системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту.....	152-164
Висновки до розділу 2.....	164-167

РОЗДІЛ 3. ШЛЯХИ МОДЕРНІЗАЦІЇ СИСТЕМИ ПУБЛІЧНОГО УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ КОМЕРЦІЙНОГО АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ.....	168-213
3.1. Інституційно-правова модернізація системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту.....	168-182
3.2. Модель побудови автоматичного GPS-моніторингу функціонування ринку комерційних автомобільних перевезень в Україні.....	182-199
3.3. Технологічні інновації - інструментарій оптимізації публічного управління безпековою інфраструктурою у сфері комерційного автомобільного транспорту	199-210
Висновки до розділу 3.....	210-213
ВИСНОВКИ.....	214-220
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	221-275
ДОДАТКИ.....	276-300

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ І ТЕРМІНІВ

- ВВП – валовий внутрішній продукт
- ВООЗ – Всесвітня Організація Охорони Здоров'я
- ВРУ – Верховна Рада України
- ВСЖ – вартість середньостатистичного життя
- ГВК – габаритно-ваговий контроль
- ДОПНВ – Європейська Угода про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів
- ДСБТ (Укртрансбезпека) – Державна служба України з безпеки на транспорті
- ДСНС – Державна служба України із надзвичайних ситуацій
- ДСТУ – державний стандарт України
- ДТП – дорожньо-транспортна пригода
- ЕЦП – електронно-цифровий підпис
- ЄЕК ООН – Європейська економічна комісія ООН
- ЄІС Укртрансбезпеки – єдина інформаційна система Державної служби України із безпеки на транспорті
- ЄКМТ – Європейська конференція міністрів транспорту
- ЄС – Європейський Союз
- ЗМІ – засоби масової інформації
- ЗУ – Закон України
- КМ України – Кабінет Міністрів України
- НПУ – Національна поліція України
- НКЦ АсМАП України – навчально-консультаційний центр Асоціації міжнародних автомобільних перевізників України
- ОДА – обласна державна адміністрація
- ООН – Організація Об'єднаних Націй
- МВС України – Міністерство внутрішніх справ України
- МКІП – Міністерство культури та інформаційної політики України
- МОЗ – Міністерство охорони здоров'я України

МОН – Міністерство освіти і науки України

МРГТІУ – Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України

ПДР України – правила дорожнього руху України

ТТН – товаро-транспортна накладна

ЦОВВ – центральний орган виконавчої влади

ЦСР – цілі сталого розвитку

CADaS – The Common Accident Data Set (загальна система набору даних про дорожньо-транспортні пригоди)

GPS – Global Positioning System (система глобального позиціонування)

ITS – intelligent transport system (інтелектуальна транспортна система)

NGO – Non-Governmental Organization (неурядова організація)

PSO – Public Social Obligation (зобов'язання із надання громадських послуг, визначені Регламентом (ЄС) № 1370/2007 Європейського Парламенту та Ради від 23 жовтня 2007 р.

WIM – weight in motion system (автоматична система зважування у русі)

ВСТУП

Актуальність теми. В умовах глобалізації економіки та вдосконалення цифрових технологій, посилення ролі інституцій громадянського суспільства у розвитку держав, визначенні вектору його спрямування та здійснення громадського контролю за ефективністю реалізації такого вектору нагальним є перехід від системи державного управління до системи публічного управління, зокрема з питань забезпечення безпеки комерційних перевезень автомобільним транспортом

Ураховуючи комплекс наявних проблем, розв'язання яких фактично потребує реформування структури та принципів функціонування ринку із надання комерційних послуг у сфері автомобільного транспорту, ключовим є аспект організації та забезпечення функціонування системи управління безпекою у світлі публічного управління, із врахування міжнародних зобов'язань, взятих на себе Україною, та євроінтеграційний вектор розвитку нашої держави.

Забезпечення безпеки дорожнього руху – це одне із пріоритетних завдань, яким вирішенням якого займаються фахівці всього світу, що визначено багатьма програмними документами, які формують чітку послідовність розроблення й реалізації заходів забезпечення безпеки комерційного транспорту та функціонування системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту, а також політичними рішеннями, які приймаються на рівні конференцій, сесій, самітів тощо. Міжнародна спільнота чітко усвідомлює, що негативні наслідки від ДТП призводять до втрати людських життів і значних втрат ВВП кожної країни без винятку. Комерційний автомобільний транспорт відіграє вагому роль як елемент загальної безпеки держави та складова безпеки дорожнього руху.

Необхідно також зазначити, що актуальність дослідження визначається недостатньою ефективністю функціонування діючої системи управління безпекою руху на автомобільному транспорті, що призвело до високого рівня аварійності порівняно з країнами ЄС і, як наслідок – травматизму і смертності

на дорогах України, а також нагальністю становлення та розвитку системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту. Особливу роль у частині забезпечення потреби суспільства щодо якості та безпеки послуг відіграє споживач, у масштабах держави – суспільство. Отже, у такому разі важливим є питання саме запровадження публічного управління у сфері функціонування визначеного сегмента ринку комерційних перевезень, урахуваючи особливість організації функціонування ринку комерційних автомобільних перевезень, системний моніторинг та оцінку ризиків, які виникають під час здійснення таких перевезень, запровадження реального механізму впливу з боку суспільства. На сьогодні існує багато невирішених теоретико-методологічних, правових та організаційних питань і практичних проблем забезпечення діяльності відповідних суб'єктів господарювання, а також установ та організацій, що здійснюють управління у сфері безпеки на комерційному автомобільному транспорті.

Одночасно із цим наявна необхідність суттєвого реформування системи допуску до ринку комерційних автомобільних перевезень, електроніфікації процесу надання адміністративних послуг в межах функціонування даного ринку, створення відповідних баз даних із наданням допуску до них суспільству. Потреби у нових підходах до здійснення публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту відчутні в процесі дослідження діяльності відповідних органів державної влади всіх рівнів. Недостатність теоретико-методологічних розробок та нормативно-правового підґрунтя діяльності таких установ та організацій, необхідність забезпечення науково обґрунтованої зміни умов провадження господарської діяльності та реформування підходів до державного нагляду і контролю, практичної імплементації нових систем забезпечення безпеки, із фактичною інтеграцією теоретичного і практичного досвіду країн Європейського Союзу, посилюють актуальність дослідження.

Теоретико-методологічний інструментарій дисертації охоплює здебільшого наукові дослідження кінця XX – початку XXI ст. Із сучасних досліджень

безпеки дорожнього руху та забезпечення безпеки громадян можна виділити роботи таких вітчизняних науковців, як: В. Балін [112], Н. Давидова [154], Т. Деділова, І. Марченко [156], А. Крищенко [227], Г. Птиця, Л. Абрамова [292], Г. Самойленко [306] та ін. Питання здійснення державного контролю у сфері автомобільного транспорту вивчали Г. Самойленко [306], С. Федорчук, О. Дубинський [184] та ін. Правовим регулюванням перевезень на автомобільному транспорті займались: Н. Аленіна [102], Г. Самойленко [306], Ж. Крисько [226] та ін.

Питання публічного (державного) управління було досліджено: D. Keeling [391], Аль-Аті І.В. [104, с.35-41], Таран Є.І. [340, с.33-37], Баліним В.А. [112, с. 21-31], у тому числі в частині визначення сутності та особливостей реалізації публічного управління через структуру органів влади.

Перевезення пасажирів як об'єкт публічного управління досліджував О. Мельниченко, І. Дунаєв [247], систему публічного адміністрування безпеки дорожнього руху – В. Доценко [180], суб'єкти публічного адміністрування у галузі дорожнього руху та його безпеки – Р. Пилипів [276], компетенцією публічних органів управління у сфері дорожнього транспорту – В. Вайцман [129], автомобільний транспорт як об'єкт публічного управління – Т. Коломоєць, В. Колпаков, Г. Самойленко [216] та ін.

Оцінку вартості життя людини, або розрахунки економічних втрат унаслідок дорожньо-транспортної пригоди розглядали С. Карташова, О. Щетініна, Т. Канева [204], Т. Кривошлик [225], К. Мілліган, А. Копп, С. Дайда, Ж. Монтуфар [394].

Однак наведеними вище науковцями в межах їхніх досліджень не приділялася достатня увага низці питань, зокрема: запровадження та розбудови системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту як єдиного механізму взаємодії органів влади та суспільства; нормативно-правове регулювання, розроблення та запровадження електронних

систем, у тому числі системи реагування, базуючись на зворотному зв'язку від суспільства та реальному впливі на реалізацію державних повноважень щодо забезпечення безпеки на автомобільних дорогах України.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дослідження здійснено в межах комплексного наукового проєкту «Державне управління та місцеве самоврядування» (ДР № 0199U002827) Національної академії державного управління при Президентові України за темою науково-дослідної роботи «Врегулювання воєнно-політичних конфліктів: стратегії та інструменти вирішення» (ДР № 0199U101522), у рамках якої автором визначено вплив стабільного функціонування комерційного автомобільного транспорту на упередження виникнення конфліктів, а також та їх врегулювання шляхом залучення громадськості до прийняття управлінських рішень.

Мета і завдання дослідження. *Метою* дисертаційної роботи є обґрунтування теоретичних положень становлення та розвитку системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту у сучасній Україні та розроблення практичних рекомендацій щодо запровадження цієї системи відповідно до стандартів країн ЄС.

Для досягнення мети було поставлено такі *завдання*:

- розкрити теоретико-методологічні основи функціонування системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту;
- визначити публічно-управлінські та технологічні чинники і складові безпекової політики держави у сфері функціонування комерційного автомобільного транспорту;
- проаналізувати інституційну спроможність вітчизняної системи публічного управління стосовно забезпечення безпеки функціонування комерційного автомобільного транспорту;
- визначити шляхи і напрямки становлення та розвитку системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту;
- запропонувати модель системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту із запровадженням інформаційно-

аналітичної системи з моніторингу функціонування ринку та забезпечення безпеки у визначеному секторі економіки України;

– розробити практичні рекомендації щодо модернізації системи публічного управління у сфері безпеки комерційного автомобільного транспорту.

Об’єкт дослідження – публічне управління безпекою комерційного автомобільного транспорту.

Предмет дослідження – становлення та розвиток системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту.

Методи дослідження. Для вирішення поставлених завдань було застосовано низку методів дослідження, зокрема:

– системний та структурно-функціональний аналіз використано для комплексного дослідження функціонування ринку комерційних перевезень автомобільним транспортом;

– компаративний аналіз – під час дослідження досвіду країн ЄС у частині реалізації елементів системи публічного управління, взаємодії із суспільством, застосування інноваційних принципів забезпечення безпеки дорожнього руху;

– класифікація та систематизація наукових даних, положень законодавчих і нормативно-правових актів – з метою аналізу рівня наукового дослідження визначеної теми та виявлення недоліків у нормативно-правовій базі;

– прогнозування – у процесі аналізу розробки та запровадження стратегічних документів (стратегії забезпечення безпеки на наземному транспорті, план заходів та відповідної програми);

– порівняння – під час вивчення досвіду країн ЄС у частині функціонування елементів систем публічного управління, їх переваг та недоліків тощо.

Дослідження базується на чинному законодавстві України та норм права країн ЄС. У межах дисертації враховуються теоретичні та практичні аспекти формування публічної політики та її реалізації, наведено статистично-аналітичну базу з офіційних джерел.

Наукова новизна отриманих результатів полягає у вирішенні актуального наукового завдання, яке полягає в теоретичному обґрунтуванні та розробленні рекомендацій щодо оптимальних шляхів забезпечення становлення та подальшого удосконалення на загальнодержавному рівні системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту в Україні із метою забезпечення високого рівня безпеки комерційних перевезень вантажів і пасажирів, ураховуючи найкращі практики країн ЄС. Зокрема, у дисертації:

уперше:

- обґрунтовано і розроблено структуру системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту, що базується на чітко регламентованій й оптимізованій взаємодії органів публічної влади всіх рівнів, в межах їх повноважень, галузевих науково-дослідних інститутів, громадських організацій, споживачів послуг та сприяє : задоволенню потреб споживачів в отриманні якісних послуг перевезення; досягненню визначених цілей із забезпечення безпеки таких послуг шляхом застосування принципів «Vision Zero» (Віжн Zero) та «Safe System» (Сейф Систем), визнаних пріоритетними в провідних країнах ЄС; запровадженню смарт систем та автоматизації реалізації владних повноважень держави з метою досягнення у довгостроковій перспективі нульової смертності на автомобільних шляхах України. Одночасно із цим інституційну спроможність означеної системи запропоновано розглядати як здатність ефективно виконувати владні повноваження органів влади всіх рівнів (за рахунок якості нормативно-правового регулювання, матеріально-технічного та фінансового забезпечення та кваліфікації персоналу тощо), ефективність їх взаємодії між собою та представниками неурядових організацій і суспільством, досягнення передового рівня технічного та технологічного розвитку державних інституцій, а також автоматизації та діджиталізації процесу реалізації владних повноважень з метою забезпечення високого рівня безпеки та якості послуг із перевезення пасажирів і вантажів комерційним автомобільним транспортом.

- визначено механізми розвитку системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту - організаційні, інституційні, правові, технологічні, тощо.

удосконалено:

- визначено можливі шляхи модернізації системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту, серед яких: запровадження коротко- та довгострокового планування; методів покращення якості нормативно-правового регулювання якості функціонування ринку пасажирських та вантажних перевезень автомобільним транспортом; інструментів оптимізації структури органів влади та їх взаємодії із чітким розподілом їх повноважень; заходів щодо забезпечення системної координації їх взаємодії та обміну інформацією; способів забезпечення стабільного та належного фінансування заходів забезпечення безпеки дорожнього руху, а також інших чинників, які впливають на рівень безпеки комерційного автомобільного транспорту

- систему допуску до ринку комерційних перевезень на автомобільному транспорті, а також здійснення функцій державного нагляду та контролю, зокрема шляхом запровадження процесу контролю в автоматичному та змішаному режимі, реформування ризик-орієнтованої системи управління безпекою у галузі автомобільного транспорту, поліпшення інституційної спроможності органів влади, у компетенцію яких входить питання забезпечення безпеки функціонування комерційного автомобільного транспорту, у тому числі з допомогою застосування нових концептуальних підходів до забезпечення безпеки (розроблення електронних систем та бази даних, реформування системи державного нагляду і контролю через запровадження автоматизованих систем та електронного протоколу);

- підходи щодо функціонування системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту шляхом розвитку єдиної інформаційної системи Укртрансбезпеки, модифікувавши її до «Online public road transport system» як елементу діджиталізації публічного управління;

- організаційно-функціональну структуру взаємодії органів влади у сфері безпеки дорожнього руху шляхом запровадження координаційного органу із безпеки дорожнього руху, а також створення органу, який здійснюватиме незалежне технічне розслідування аварій на комерційному автомобільному транспорті;

набули подальшого розвитку:

- електронні бази даних та системи автоматизації обміну інформацією шляхом запровадження у систему їх функціонування найкращих практик та технічних норм і стандартів країн ЄС, із врахуванням необхідності забезпечення безпеки зберігання та передачі персональних даних, а саме: розпочато розробку Єдиного комплексу інформаційних систем Укртрансбезпеки, а також підсистем «Централізований облік дозволів на міжнародні перевезення» та «Бронювання дозволів на міжнародні перевезення», здійснюються заходи щодо доопрацювання Електронного кабінету перевізника, які включатимуть результати даного дослідження;

- запропоновані зміни до діючого законодавства, через призму розробки проектів законів та нормативно-правових актів в аспекті євроінтеграційного напрямку реформування нашої держави, які розробляються Мінінфраструктури із залученням Укртрансбезпеки і частково передбачають результати дослідження, зокрема щодо реформування системи допуску до ринку суб'єктів комерційного перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом, системи державного нагляду та контролю цієї сфери суспільного життя, а також внесення відповідних змін у нормативно-правове регулювання системи забезпечення безпеки на комерційному автомобільному транспорті, враховуючи міжнародні зобов'язання України, зумовлені підписання Угоди про асоціацію з ЄС;

- реформування механізмів функціонування системи державного нагляду і контролю у напрямку мінімізації «людського фактору», особливо під час здійснення рейдових перевірок, шляхом повної автоматизації та діджиталізації цих функцій із запровадженням інструментів розвитку WIM (weight in motion)

системи, електронного протоколу та аналітичного центру із обробки аналітичних даних.

Практичне значення отриманих результатів полягає в тому, що основні теоретичні положення та висновки дисертаційної роботи можуть бути використані в практичній діяльності органів публічного управління для здійснення реформування галузі автомобільного транспорту, запровадження норм та стандартів ЄС і найкращих практик його країн-членів, з метою покращення якості послуг на комерційному автомобільному транспорті, а також значного підвищення рівня безпеки таких послуг.

Основні результати дисертаційної роботи та рекомендації автора використано:

– Департаментом патрульної поліції Національної поліції України в межах створення та подальшого розвитку бази даних щодо дорожньо-транспортних пригод (програмне забезпечення) з метою проведення аналізу дорожньо-транспортних пригод як функціональної підсистеми єдиної інформаційної системи МВС, забезпечення обміну інформацією з іншими системами центральних органів виконавчої влади щодо створення ризик-орієнтованої системи класифікації причин виникнення ДТП, формування аналітичного модуля проведення аналізу отриманих даних в онлайн-режимі (довідка про впровадження від 16 червня 2021 р. № 13578/41/27/02-2021);

– Директоратом з безпеки на транспорті Міністерства інфраструктури України на етапі розгляду та погодження Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року та розроблення Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 року в частині розроблення та запровадження електронних систем і баз даних, розвитку безпекової інфраструктури, внесення змін у чинне законодавство України із метою поліпшення інституційної спроможності органів влади та забезпечення розвитку системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту, що знайшло своє відображення у

відповідних документах (довідка про впровадження від 15 квітня 2021 р. № 39/3762-21);

– Рівненською обласною державною адміністрацією в стратегічному плануванні розвитку Рівненської області, зокрема в частині формування стійкої, прозорої і системної взаємодії із профільними громадськими організаціями, безпосередньої комунікації із споживачами послуг для визначення наявних недоліків у сфері надання транспортних послуг та максимально ефективного запровадження електронних систем із врахуванням специфіки та особливостей регіону (довідка про впровадження від 15 квітня 2021 р. № 4018/0/01-48/21);

– Виконавчим комітетом Житомирської міської ради в частині розроблення та запровадження електронної системи моніторингу функціонування громадського транспорту, електронного квитка із системою верифікації та ідентифікації пасажирів, аналітичним модулем та системою безготівкового розрахунку, формування аналітичної системи пасажиропотоку й оцінки якості транспортних послуг (довідка про впровадження від 15 квітня 2021 р. № 02-06/1800);

– Департаментом інфраструктури, розвитку і утримання мережі автомобільних доріг загального користування місцевого значення Закарпатської обласної державної адміністрації в частині формування та реалізації системи публічного управління безпекою руху на комерційному автомобільному транспорті в межах повноважень Закарпатської обласної державної адміністрації, у тому числі щодо організації пасажирських перевезень та запровадження системи моніторингу функціонування цього сегмента ринку (довідка про впровадження від 15 квітня 2021 р. № 24/01-09/03.2);

– Державним університетом «Житомирська політехніка» в освітньому процесі під час підготовки фахівців за освітніми ступенями «бакалавр» та «магістр» за спеціальністю 281 «Публічне управління та адміністрування» (довідка від 07 червня 2021 р. № 44-21.00/1358);

– Громадською спілкою «Спілка учасників спеціального автодорожнього руху» в процесі визначення шляхів реформування елементу державного нагляду

(контролю), ураховуючи найкращі практики країн Європейського Союзу, що долучено до програм навчання, які використовує ця Спілка, у тому числі для органів державної влади різних рівнів (довідка про впровадження від 15 квітня 2021 р. № 50).

Особистий внесок здобувача. Дисертаційна робота є самостійною науковою працею, у якій ідеї та розробки, у тому числі й ті, що визначають наукову новизну, щодо запровадження інституційних реформ та становлення системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту, належать особисто авторові. У праці, опублікованій у співавторстві [119], дисертантом використано лише ті результати дослідження, які належать особисто здобувачу.

Апробація результатів дисертації. Основні положення, висновки та практичні рекомендації дисертаційної роботи оприлюднено на науково-практичних конференціях, у тому числі міжнародних: «Теорія та практика публічного управління та адміністрування у XXI сторіччі» (Київ, 2019); «Теорія та практика публічної служби» (Дніпро, 2019); «Україна 2030: публічне управління для сталого розвитку» (Київ, 2020); «Державне управління в Україні: виклики та перспективи» (Запоріжжя, 2021); «Актуальні проблеми європейської та євроатлантичної інтеграції України» (Дніпро, 2021); «30 років незалежності України: досягнення, виклики, перспективи» (Київ, 2021).

Публікації. Результати дисертаційного дослідження відображено у 20 наукових працях, зокрема у восьми фахових виданнях України із державного управління, у дев'яти тезах наукових доповідей у матеріалах конференцій, у трьох фахових закордонних виданнях, одне із яких проіндексовано у базі даних Web of Science.

Структура та обсяг дисертації. Дисертаційна робота складається із вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел та додатків. Повний обсяг дисертації становить 300 сторінок, з них 220 основного тексту. Робота містить дев'ять рисунків. Список використаних джерел налічує 418 найменувань, у тому числі 43 іноземною мовою.

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ОСНОВИ ПУБЛІЧНОГО УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ КОМЕРЦІЙНОГО АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ

1.1. Сутність та поняття публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту

Активний розвиток і застосування комерційного автомобільного транспорту все більше відбувається у взаємодії з інформаційно-комунікаційними технологіями та їх широким впровадження у всі сфери людської діяльності, що сприяє народженню цифрового суспільства. Все це зумовлює нові завдання та орієнтири суспільного розвитку у всіх сферах суспільного життя, зокрема і у сфері публічного управління комерційним автомобільним транспортом.

Такі тенденції є досить позитивними і свідчать про ефективний розвиток української держави та її функцій у сфері публічних відносин. Усе це потребують кардинального зрушення у науково-дослідній діяльності щодо безпекових аспектів публічного управління застосування комерційного автомобільного транспорту.

У зв'язку із цим існує потреба у чіткому визначенні понятійного апарату у цій специфічній науковій проблематиці, яка продиктована назвою теми дисертації.

По-перше, з'ясуємо зміст і значення поняття «публічне», яке перебуває у синонімічному ряду з поняттями «публічне управління», «публічна політика», «публічна держава».

По-друге, визначимось із поняттям «становлення і розвиток системи публічного управління».

По-третє, важливим є розуміння сутності понять «безпека» та «управління безпекою».

І, на останок, зміст і сутність поняття, яке формує вектор дисертаційного дослідження: «комерційний автомобільний транспорт».

Ідея публічної політики передбачала існування сфери життя, яке не відноситься до *приватного* або *індивідуального*. Поняття «публічний» визначає аспекти людської діяльності, які вимагають урядового чи соціального регулювання, або їх спільних дій.

Сучасне розуміння понять «приватного» і «публічного» ми успадкували від римлян. Саме вони виокремлювали два «світи»: «світ» публічний – *res publica* і «світ» приватний – *res priva* [132, С. 23]. Але ще у працях Аристотеля зроблені спроби віднайти шляхи вирішення конфлікту між публічним і приватним. Їх пошук пронизав усю історію політичної думки.

Дж. Габермас писав, що на початку XIX ст. «публічна сфера» набула розвитку у Великобританії з дуже чітким розмежуванням між публічною владою і світом «приватного» [389]. За допомогою ринкових сил приватні інтереси могли б найкраще підтримати «суспільний інтерес». Вільне функціонування індивідуального вибору і свободи могло б задовольнити інтереси окремих осіб нарівні з суспільним благом та соціальним захистом. [132, С. 24]. Отже, діяльність держави і спрямованість політики повинні максимально націлюватись на задоволення суспільного інтересу.

Демаркаційною лінією між «приватним» і «публічним» є економічна свобода та масштаб інтересів. Задоволення суспільного інтересу відбувалось би тоді, коли інтерес економічної свободи і ринку підсилювався б державою, а не обмежувався чи регулювався нею. Однак, постулат ліберальної ідеї щодо чіткого розмежування публічного і приватного почав згасати з кінця XIX ст. Проникнення публічної політики у ту сферу, яку політичні економісти називають приватною, відбувалось майже в усіх сферах суспільного життя: освіта, охорона здоров'я, соціальне забезпечення, житло, міське планування тощо [409].

М. Вебер зазначав, що державне управління розвинулось як засіб задоволення суспільного інтересу за допомогою нейтрального класу «суспільних службовців». У зв'язку із цим твердженням В. Парсонс робить висновок, що публічна бюрократія відрізняється від тієї, що існувала у приватному секторі

тим, що вона була вмотивована на захист «національних інтересів», а не приватних. [132, С. 26]. Поняття «публічне управління» стало поширеним тоді, коли державних службовців почали сприймати як функціонерів, які залучені до раціонального задоволення суспільних інтересів.

А. Массей визначає показники відмінності публічного сектору від приватного:

- публічний сектор спрямований на розв'язання більш складних і неоднозначних завдань;
- перед приватним сектором виникає більше проблем під час впровадження соціально-економічних та політичних рішень;
- у публічний сектор залучено більше людей із широким діапазоном мотивацій;
- публічний сектор переважно має справу із забезпеченням можливостей чи здатностей;
- до функцій публічного сектору належить компенсація ринкових невдач;
- публічний сектор переважно приймає участь у заходах символічного значення;
- публічний сектор пов'язаний із більш чіткими стандартами зобов'язань та легальності;
- публічний сектор має більше можливостей реагувати на проблеми справедливості;
- публічний сектор повинен діяти чи намагатись діяти в інтересах суспільства;
- публічний сектор повинен забезпечувати мінімальний рівень державної підтримки, вищий за той, який вимагається у приватному виробництві [376, С. 15].

Порівняння публічного сектору з приватним слід сприймати із застереженням. У приватному секторі існує прямий зв'язок між комерційним успіхом і стандартом обслуговування споживачів. Становище публічного сектору складніше і у багатьох аспектах суттєво відмінне, адже природа послуг

та спосіб їх надання не диктується ринком. Баланс між публічними очікуваннями і рівнем послуг визначається на основі політичних суджень стосовно економічних та соціальних пріоритетів. Все це свідчить про те, що у виконавців функцій суспільної служби є професійні обов'язки робити це на рівні найвищих можливих стандартів, маючи певний рівень ресурсів, і саме цього повинні досягати державні службовці.

Існує відмінність та співвідношення між державною і публічною владою, державною і публічною політикою та державним і публічним управлінням.

В умовах демократії, коли рівень розвитку громадянського суспільства достатньо високий, державна влада поступається частиною своїх повноважень на користь органів місцевого самоуправління, і у цьому випадку має сенс говорити про «публічну владу» як поєднання державної влади і громадського самоврядування. У такому контексті публічна політика є ширшим поняттям, оскільки воно охоплює не лише державну політику, а й політику, яку здійснюють, або можуть здійснювати, недержавні організації, об'єднання державних органів і громадських організацій, або приватні структури чи агенції.

На відміну від тоталітарного режиму, у демократичному суспільстві неурядовий сектор суспільного життя відіграє суттєву роль в ініціюванні, розробці та впровадженні політики в інтересах окремих груп населення, регіонів чи всієї нації у цілому, що характеризує його публічність. Тому вживання терміну «публічна політика» є більш узагальнюючим порівняно з терміном «державна політика» [157].

Наявність і розвиненість горизонтальної складової перетворює державну політику на публічну політику, тобто таку політику, яка виробляється колективними зусиллями та реалізується через врахування всіх легітимних інтересів суспільства шляхом організації суспільного діалогу і безпосередньої взаємодії влади та суспільства. Вироблена таким чином політика потребує і якісного нового підходу для її реалізації та впровадження, що обумовлює пошук та використання сучасних технологій управління.

У посткомуністичних країнах про розвинене громадянське суспільство говорити не доводиться, і фактично публічна політика ототожнюється з політикою державною. Але незалежно від різниці у термінології, метою цієї політики має бути задоволення інтересів суспільства у цілому, розв'язання нагальних і перспективних проблем, забезпечення розвитку складових суспільної діяльності (економіки, політики, соціальної сфери тощо).

Термін «публічне управління» (public management), що змінив термін «публічне адміністрування» (public administration), уперше був використаний у 1972 р. Д. Кілінгом (Великобританія) у науковій праці «Management in Government», в якій визначалося, що «публічне управління – це пошук у найкращий спосіб використання ресурсів задля досягнення пріоритетних цілей державної політики» [261, С. 53].

Існує низка визначень публічного управління, які, не претендуючи на універсальність, фокусують увагу на його певних особливостях, доречних у конкретних контекстах. Наприклад.

Публічне управління (у широкому сенсі) – це владний вплив на життєздатність людей з боку органів державної влади, місцевого самоврядування та громадських організацій шляхом застосування сукупності методів (економічних, адміністративних, інформаційно-психологічних та ін.) з метою досягнення цілей суспільного розвитку; це пошук найкращого способу використання ресурсів задля досягнення пріоритетних цілей суспільного розвитку, спільно організований урядом, представницькою владою та громадянським суспільством [341, С. 10].

Доречно навести низку авторських визначень публічного управління, що розкривають різні його риси.

Публічне управління (ціннісний підхід О. Оболенського) – це здійснення сукупності раціональних (запрограмованих і виокремлених за певними ціннісними ознаками і можливих із урахуванням стану зовнішнього середовища) впливів на функціонування та розвиток колективу людей на основі програми управління і інформації про поведінку та стан об'єкта управління, спрямованих

на підтримку, поліпшення і розвиток об'єкта управління для досягнення наперед визначеної сукупності цілей [341, С. 12].

Публічне управління (етатистський підхід С. Чернова) – це організуючий і регулюючий вплив держави на суспільну життєдіяльність людей з метою її впорядкування, збереження чи перетворення, базуючись на владній силі, яка обмежує дієвий суспільний контроль [368, С. 7].

Публічне управління (владний підхід В. Авер'янова) [97, С. 243] – це владно-організуючий вплив керуючих суб'єктів на спільну діяльність людей з метою їх впорядкування, координації та спрямування задля ефективного досягнення загальних (спільних) цілей і завдань цієї діяльності.

Публічне управління (діяльнісно-інтегративний підхід М. Пасальського) [271, С. 18] – це діяльність, яка забезпечує ефективне функціонування системи органів державної влади, регіонального врядування, органів місцевого самоврядування, громадських (неурядових) організацій, фізичних осіб та інших суб'єктів громадянського суспільства з метою реалізації державної політики у найрізноманітніших сферах суспільного життя.

Публічне управління (ідеальний підхід А. Волкова) – це влада, відкрита народу та його інтересам, публічна за характером, що здатна залучати до управління широкі верстви населення [137, с. 15]. Дискусійний момент даного визначення полягає в необґрунтованій заяві про готовність «широких верств населення» до управлінської діяльності без відсутності необхідних знань і навичок.

Публічне управління (підхід Дж. Шавріца, викладений у «Міжнародній енциклопедії державної політики та адміністрування» [416] – це галузь практики і теорії, яка є ключовою для публічного адміністрування та зосереджена на внутрішній діяльності державних установ, зокрема на вирішенні таких управлінських питань, як контроль, керівництво, планування, організаційне постачання, забезпечення інформаційними технологіями, управління персоналом та оцінки ефективності.

Виходячи з множинності визначень, можна констатувати: публічне управління як об'єкт наукового пізнання є складним та багатоплановим утворенням, основою якого є концепція, що впливає із тісного взаємозв'язку політики та права, управління і влади, політичної системи та суспільства загалом, а також взаємодії суспільства з різними елементами соціальної системи [341, С. 13].

Сутність публічного управління (підхід Крістофера Поллітта) [271, с. 18] може визначатися як триєдиний феномен: діяльність державних службовців і політиків; структури та процедури органів державної влади; системне вивчення діяльності, структур і процедур, що об'єднуються терміном «публічне управління».

Отже, поняття «публічне» - визначає якісну характеристику таких суспільних явищ, як управління та політика, і суспільних феноменів, як влада і держава. Їх якість виражається мірою відображення і відстоювання суспільних інтересів. Чим більше відображає і відстоює держава у своїй політиці та управлінні суспільний інтерес, тим більш вони публічні, чим менше – тим менше вони публічні. Інакше кажучи, у разі, коли державна влада у своїй політиці та управлінні відображає і відстоює інтереси більшості верств населення, тим більш її політика та управління публічні, чим значно вужчих соціальних прошарків, тим менш публічне.

До середини 2000-х років в Україні панувало поняття «державного управління», що було обумовлено радянськими управлінськими традиціями. Не існувало чіткого розмежування понять «управління» і «регулювання». Це обумовлювалось тим, що у Радянському Союзі взагалі, так і в Україні зокрема, існувало дві форми власності на засоби виробництва та природні багатства: державна (загальнонародна) і колгоспно-кооперативна (цілковито підпорядкована державі). Отже, державі належало все, зокрема і люди як трудові ресурси, і усім цим вона управляла. Саме така особливість суспільних відносин, які цілковито контролювала держава, обумовлювало панування поняття «державне управління».

У період становлення незалежної України реалізовувались дві революційні тенденції:

- формування панівної форми власності на засоби виробництва, яка стала приватною (більше 90%), якою держава вже неспроможна управляти;
- демократизація політичних суспільних відносин, що яскраво відобразилось у формуванні нової системи управління – місцеве самоврядування, яке було відсутнє за радянських часів.

Ці два напрями змін у суспільних відносинах України і обумовили потребу розмежувати поняття «державне управління» і «публічне управління». Спочатку виділяли одну провідну рису відмінності цих двох понять: публічне управління почали вважати більш широким поняттям ніж державне управління, адже воно характеризувалось комплексом двох систем управління – державного управління і місцевого самоврядування. З часом ці два поняття почало розмежувати не лише чисельною відмінністю, але й за якісною. Ця якісна відмінність ґрунтувалась на питаннях суспільних, приватних і державних інтересів. Якщо державне управління відображає і відстоює державні інтереси, приватне чи корпоративне управління відображає і відстоює інтереси вузького кола приватних власників, то публічне управління має відображати і відстоювати інтереси більшості суспільства (публіки за латинською інтерпретацією). Отже, то управління, яке відстоює інтереси більшості прошарків суспільства, за своєю якісною характеристикою є більш публічне. Тобто, державне управління теж можна вважати публічним, адже за своїм призначенням і спрямуванням воно має забезпечувати інтереси різноманітних прошарків суспільства.

Управління на рівні місцевого самоврядування – це яскравий приклад публічного управління, адже воно не підпорядковується системі державного управління, а також формується не за принципом призначення, як на державні посади, а на виборних засадах.

Крім того, державне управління втратило своє всеосяжне панування над суспільством. Йому підпорядковується вузька сфера державного майна та органи державної влади для виконання провідних державних функцій. Отже, держава

втратила всеосяжність багатьох своїх управлінських функцій (хоча навіть їх звужен залишає впливовість на суспільні відносини). Основною її функцією впливу на суспільство залишилась функція регулювання суспільних відносин через систему законів і підзаконних актів.

Всі ці зміни в українському суспільстві обумовили появу і розвиток поняття «публічне управління» та формування наукового управлінського напрямку – «публічне управління».

Отже, ми висловили своє розуміння понять «публічне управління», «публічна політика» і «публічна держава», тобто ми висвітлили сутність поняття «публічне», залишивши, до певної міри, поза увагою поняття «управління», «політика», «держава».

Автор дисертації є прихильник двох тлумачень сутності суспільного феномену, який закодований у понятті «управління». Чому двох понять? А тому, що вони висвітлюють дві суттєві грані цього суспільного явища. Перше: управління – це цілеспрямований вплив для досягнення мети. Без мети не має сенсу здійснювати управління. Основна сутність цього визначення окреслена терміном «вплив». Будь-який вплив на людей ототожнюється з поняттям «управління». Його цілеспрямованість обумовлюється плановістю процесу управління. Друге: управління – це безперервний процес прийняття управлінських рішень. Якщо ви не здійснюєте управління, ви не приймаєте управлінські рішення. Тільки управлінець розпочинає приймати управлінські рішення, він одразу долучається до процесу управління. У зв'язку із цим потрібно окреслити понятійну сутність «управлінського рішення»: це процес обрання методів, способів та ресурсів для розв'язання управлінської проблеми або досягнення мети. Окресливши два тлумачення поняття «управління», ми висвітлюємо дві грані цього суспільного феномену: сутнісну і процесну.

З метою розмежування понять «управління» і «регулювання» потрібно звернутись до функціонального потенціалу управління. Класика науки управління, зокрема і менеджменту, окреслює чотири провідні їх функції: планування, організація, контроль і мотивація. Як ми вже зазначали, управління

це цілеспрямований вплив, тобто спланований вплив на людей для досягнення визначеної мети, тобто будь-який процес управління обов'язково планується, як це роблять різні управлінці це вже питання їхньої методологічної бази і стилю управління, але це суспільне явище постійно планується. Друга функція управління – організація, тобто структура управління та застосовані інструменти впливу на людей. Цю функцію, здебільшого, називають процесом адміністрування, тобто її можна називати адміністративною функцією. Третя функція управління – контроль. Частково її мета передбачає налагодження виконавчої дисципліни у діяльності кадрів, але провідна мета – вчасне виявлення помилок у процесі управління, зокрема прийняття управлінських рішень, що дозволяє більш ефективно досягнути управлінської мети. Четверта управлінська функція – мотивація, тобто комплекс управлінських методів, засобів, ресурсів, які застосовуються для зацікавлення працівників якісно і ефективно працювати з метою досягнення управлінської мети. Отже, ці чотири управлінські функції називаються класичними тому, що будь-яке управління передбачає постійне, безперервне виконання цих функцій, навіть на рівні підсвідомості управлінця.

Але існує важлива, ґрунтовна функція управління, яку не відносять до рівня класичних тому, що вона не здійснюється на постійній основі, а з певною періодичністю. Цією функцією управління є регулювання – процес формалізації управління, а на рівні всього суспільства – унормування всіх суспільних відносин. Отже, на сучасному етапі розвитку української держави, у мирний період провідної вагомості набуває регулююча функція державного управління, з несуттєвою маргіналізацією класичних його функцій.

Поняття «політика» також має два провідних тлумачення. Абстрагованість цього поняття від суб'єкту її реалізації полягає у тому, що це є будь-яка діяльність спрямована на отримання влади (політичної, економічної, групової, сімейної тощо) та утримання її. Розкриваючи сутність цього визначення поняття «політика», неможливо досягти належного результату без визначення поняття «влада», яка виражає спроможність суб'єкта її реалізації впливати на свідомість,

поведінку та дії людей. Саме ця спроможність дозволяє здійснювати будь-яке управління. Без влади реалізація управління неможливе.

А, от державна або публічна політика несе у собі інший зміст і сутність. Вона реалізує інтереси суспільства у різних сферах його життя. Саме тому сутність цієї політики полягає у визначенні стратегічної мети у певній сфері суспільного життя, окреслення методів, способів та ресурсів її досягнення, а також закріплення їх змісту у законодавчому акті. Саме таке розуміння державної і публічної політики автор застосовує у своїй науковій роботі.

Доречним також є визначення сутності поняття «держава» у В.Є. Чіркїна. На його думку, сучасна держава має три іпостасі:

1) єдина універсальна політична організація в країні, що створюється на основі адміністративно-територіального поділу шляхом реєстрації членів цієї організації за місцем проживання;

2) діє як арбітр на користь найбільш сильних соціальних спільнот (класів, груп), але, з іншого боку, захищає від надмірних нестатків слабкі, знедолені верстви населення та виконує роль посередника на користь суспільства у цілому;

3) монополізує легалізований та легітимний примус, володіючи узаконеним правом на нього стосовно індивідів, чия поведінка не відповідає правовим нормам, але, поряд з цим, передбачається згода суспільства на його застосування [369].

Автор погоджується з цим твердженням, резюмуючи його своїм формулюванням цього поняття. Держава – це соціально-політичний, економіко-правовий віртуальний механізм регулювання всіх суспільних відносин на території, де поширюється його суверенітет, який матеріалізується в органах державної влади та в особах, які забезпечують їх функціонування.

Отже, науково-дослідницькі позиції вчених стосовно суті «публічного управління» не приводять до уніфікації його тлумачення. Одні, окреслюють сутність публічного управління як вплив суб'єкта, наділеного публічною владою, на об'єкт в цілях будь-яких суспільних інтересів [109, С. 9]. Інші, як нормотворчу, розпорядчу, контрольну, організаційну діяльність, регульовану на

основі встановлених норм, правил і процедур [122, С. 41], а треті – як управління суспільством [133, С. 30].

Еволюцію наукового поняття «становлення і розвиток системи публічного управління» як феномену суспільних відносин можна поділити на п'ять етапів:

Перший етап (з 1880 р. по 1920 р.). Його особливість асоціюється з іменами таких відомих науковців як В. Вільсон М. Вебер, А. Файоль, та ін. Публічне управління як окремий науково-освітній напрям виокремив В. Вільсон. Він вперше зазначив, що між політичною наукою та наукою державного управління існують відмінності, окресливши їх як наукові дисципліни. До певної міри він ототожнював науки державного управління і адміністрування, окреслюючи їх як конкретну діяльність уряду, спрямовану на досягнення ефективного результату. В. Вільсон визначив основні принципи публічного управління, зокрема: розділення політичних і адміністративних питань; порівняльний аналіз політичних і бізнес-організацій; підвищення ефективності державної служби шляхом впровадження практик ділового адміністрування у роботу державних органів [406, р. 21].

У цей період сформувалась думка, що переважним інструментом публічного управління є єднання політичного і управлінського факторів, які вимірюються і проявляються їх соціальною значимістю. Основне протиріччя, яке досліджувалось, знаходилося на межі «політика-управління», що дозволило виявити їх взаємозалежність [361, С. 4-5].

Другий етап (з 1920 р. по 1950 р.). Він концентрував увагу на теорії управління в аспекті регулювання економічних відносин на межі приватного і державного секторів. Видатними представниками цього напрямку були Р. Саймона, Д. Уалдо, М. Фоллет, Е. Мейо, А. Маслоу та ін. Р. Саймон розробив концепцію «обмеженої раціональності» та відповідну їй модель прийняття управлінських рішень [406, р. 41]. Д. Уалдо, розвиваючи ідею поділу політики і управління, зазначав, що вона прийшла у протиріччя з сучасним станом справ, адже підвищився вплив уряду на процес формування політичного курсу і законотворчу ініціативу, з розширенням сфери його компетенції. Він приходить

до висновку про помилковість думки про політику і управління як автономні структури чи процеси [413, р. 52].

У цей період була започаткована і розвинута М. Фоллетом, Е. Мейо, А. Маслоу «школа людських відносин», де провідна увага концентрувалась на поведінці працюючих індивідів в організації, а також була сформульована загальна теорія управління у межах взаємодії приватного і державного секторів [361, С. 5-6].

Третій етап (з 1950 р. по 1990 р.). Провідними науковцями, які визначали особливість цього періоду були П. Окойна, Ф. Томпсона, Д. Трумена, К. Худа та ін. В основі їх робіт лежить поведінковий підхід до державного адміністрування. В основі їх робіт лежить поведінковий підхід до державного адміністрування. Д. Трумен визначає державу як інститут суспільства, через який здійснюється розподіл ресурсів. Людину він розглядав як «політичну тварину», члена різних груп інтересів, які представляють собою групи впливу на інші соціальні групи, які за допомогою урядових організацій прагнуть досягнення своїх цілей [411, р. 14].

У 60-х роках ХХ ст. з'явилась модель «нового публічного менеджменту» у статтях П. Окойна і К. Худа. Її сутність полягала у тому, щоб перенести на систему державного управління методологію управління у недержавному секторі економіки (впровадження конкуренції, контрактна система, перебудова самого механізму прийняття управлінських рішень, проведення політики держави шляхом підвищення ступеня рухливості структур і функцій, розвитку їх адаптивної здатності реагувати на постійні зміни середовища, формування орієнтації на розвиток стратегії і політики тощо) [361, С. 6]. Ця модель остаточно оформилась у 80-х роках у формі комбінації механізмів ринку та ідей і технологій управління приватним сектором [398, р. 101], де виконавчі органи влади формуються як «виконавчі агентства», які надають громадські послуги.

Отже, для цього етапу характерним є те, що концепція публічного управління розвивається за допомогою соціально-психологічного і поведінкового підходів із впровадженням у нього ринкових засад.

Четвертий етап (з 1990 р. по 2000 р.). Етап ознаменувався появою концепції «оновленого управління», яскравими виразниками якого були Т. Геблера, Д. Осборна, П. Пластріка та ін. Вони продовжували розвивати принципи, закладені у моделі «нового публічного менеджменту», займаючись проблемами державного управління на основі передумов бізнесового менеджменту.

Д. Осборн і Т. Геблер сформулювали сучасну теорію ринкового перетворення публічного сектора та основні принципи оновлення систем державного управління. Вони надавали пріоритет індивідуальному вибору, конкурентній боротьбі, використанню ринкової моделі в управлінні [398, р. 102]. Їх концепція передбачає перетворення організації бюрократичного апарату держави на засадах ринкового середовища функціонування з метою підвищення ефективності результатів діяльності публічного сектора. Це надало імпульсу трансформації публічного управління у розумінні цілей публічних органів влади, яке крім вирішення базових завдань бере на себе реалізацію додаткових соціально-економічних функцій.

П'ятий етап (з 2000 р. по теперішній час). Він став безпосереднім нащадком третього і четвертого етапу еволюції теорії публічного управління, що проілюструвала концепція «ефективності публічного управління», основними розробниками якої є Р. Бребант, М. Кастельс, Л. Якобсон та ін. Вони концентрують свою увагу на підвищенні ефективності діяльності органів публічного управління, з якістю надаваних державою послуг членам суспільства у контексті розвитку громадянського суспільства [361, С. 7]. Це спонукало до вивчення таких аспектів публічного управління, як: комунікацій, зв'язки і взаємодія між представниками державних, приватних та громадських структур, у взаємодії яких приймаються суспільно вагомі рішення і здійснюються управлінські функції, спрямовані на підвищення ефективності публічного управління. Стосовно публічного управління поняття «ефективність» пов'язують з досягненням органами публічної влади своїх цілей із збереженням якості

виконання ними своїх основних функцій, тобто ототожнюють з поняттям «результативність».

Отже, аналіз еволюції поняття «становлення і розвиток системи публічного управління» доводить актуальність формування нової концепції управління, яка ґрунтується на його публічному характері.

Поняття «безпека», виходячи з аналізу філософських підходів його тлумачення, зумовлений об'єктивними реаліями формування у живих істот механізмів самозбереження, тобто їх спроможності розпізнавати негативні і позитивні зовнішні чинників. У більш високих рівнів розвитку живих істот, з виникненням психіки, з'являється здатність випереджального відображення об'єктивної реальності [303]. Отже, саме спроможність до оцінки негативних наслідків зовнішніх впливів і породжує феномен безпеки. Негативні наслідки зовнішніх впливів породжують в організмі відчуття небезпеки, феномен якої має велике значення для збереження життя. З цього можна зробити висновок: організм загине у разі не сприйняття ним навколишнього світу крізь призму небезпеки.

Людина, маючи свідомість, спроможна не лише оцінити негативний вплив зовнішніх чинників, а й здатна оцінити і свій стан щодо небезпеки. Саме тому, феномен безпеки - це специфічна форма визначення існування будь-якого об'єкта стосовно небезпеки. У людському розумінні феномени небезпеки і безпеки є однопорядковими, у них лише формуються різні відносини: якщо у феномені небезпеки формується лише негативний вплив, то в феномені безпеки – відносини об'єкта і негативного впливу [219].

Особливість феномена безпеки і небезпеки зумовлюється формою їх суб'єктивного визначення. За своєю сутністю вони є суб'єктивним рефлексивним визначенням і оформленням існування небезпеки чи безпеки [218, с. 9–10].

На ранніх стадіях наукових розвідок щодо поняття «безпека» воно сприймалось як відсутність загроз, небезпек для людини. Починаючи від Т. Гобса (з XVII ст.), сутність безпеки розуміють, як забезпечення стану відсутності реальної небезпеки, де провідним є слово «забезпечення». Для нового часу

характерним було розуміння поняття «безпека», як стан спокою, який виникає внаслідок забезпечення його захисту від загроз і небезпек. Таке розуміння цього поняття зумовило у подальшому появу такого формулювання безпеки, як стан захищеності.

Отже, поняття «безпека» є різноплановим і позначає складне соціально-політичне явище, адже акумулює у собі багатогранну життєдіяльність, накопичений історичний досвід, уподобання і культуру кожної людини, суспільства, держави, загалом земної цивілізації [256, с. 22].

В українському законодавстві категорія «безпека» знайшла своє вираження у різних безпекових термінах, зокрема: національна безпека, державна безпека, воєнна безпека, інформаційна безпека, кібербезпека тощо. Виходячи з цього, під безпекою розуміється не лише безпека країни, а й суспільства і окремої людини, тобто це є «національна безпека»; це не просто безпека, яка досягається лише силовими засобами, а й безпека, яка досягнута внаслідок розвитку людини, суспільства і держави; це безпека між людьми, суспільствами, народами, державами, що є глобальною безпекою.

Для коректного визначення поняття «безпека», його потрібно розглядати через визначення поняття «небезпека», яка є наявною можливістю негативного впливу на соціальний організм щодо спричинення будь-якого ушкодження, шкода, погіршення його стану, що надає імпульсу небажаної динаміки загроз, які простежуються через певні параметри (характер, темпи, форми, напрями тощо) [161, с. 15].

I. Корж виділяє три концептуальні підходи стосовно поняття «безпека»:

- відсутність загроз системі;
- захищеність системи від наявних та ймовірних загроз;
- загрози існують завжди, вони негативно впливають на систему, однак вжиті заходи мінімізують їхній негативний вплив, що дає змогу системі функціонувати і розвиватися [219, С. 71].

Враховуючи багатогранність та неоднозначність поняття «безпека», потрібно зазначити, що вітчизняні науковці у своїх його тлумаченнях, виділяють

окремі, характерні для нього елементи, які вони вважають найголовнішими. Вони виділяють шість таких елементів:

Перший – стан об'єкта чи суб'єкта безпеки. Так, Кравчук П.Я. тлумачить безпеку, як стан об'єкта та його спроможність зберігати свою характерну сутність, призначення та структуру шляхом нейтралізації внутрішніх і зовнішніх небезпек та загроз [208, с. 18]. Серебряніков В.І. визначає це поняття, як стан захищеності важливих і законних інтересів об'єкта від зовнішніх та внутрішніх загроз, що забезпечує його стабільний розвиток у відповідності визначеним [329, с. 17].

Другий – здатність об'єкта зберігати свій стан. Лесков М.А. зазначає, що безпека – це тип динамічної рівноваги, властивий складним саморегульованим системам, які спроможні зберігати свій стан щодо підтримки суттєво важливих своїх параметрів [234, с. 66].

Третій - гарантія функціонування об'єкта. Ліпкан В.А. окреслює безпеку, як гарантовану чинним законодавством і практичними заходами захищеність і забезпеченість життєво важливих інтересів об'єкта [236, с. 57].

Четвертий – властивість системи. Ситник Г.П. визначають безпеку як фундаментальну системну характеристику та тенденцію сталого суспільного розвитку, яка забезпечується якісною і структурною визначеністю і відповідає його природі та функціонуванню [141].

П'ятий - відсутність небезпек та загроз для об'єкта. Кунєв Ю.Д., Коженювські В.Л. розглядають безпеку як відсутність небезпеки і загроз, спроможних завдати шкоду об'єкту. Поряд з цим вони характеризують безпеку як об'єктивний стан, заснований на відсутності загрози [211; 230].

Шостий - захищеність об'єкта. Конопльова І.А. розглядає безпеку, як поточну і перспективну захищеність об'єкта від різноманітних загроз майнового і немайнового характеру [217, с. 11].

Виходячи з цього, автор вважає що безпека – це стан захищеності об'єкта чи системи від внутрішніх та зовнішніх загроз для їх іманентного

функціонування і уявлення суб'єктів щодо характеру цих загроз та методичній і ресурсній здатності їм запобігати чи протидіяти.

Під поняттям «управління безпекою» варто розуміти управління зовнішніми та внутрішніми загрозами з метою їх повної ліквідації, усунення або хоча б зменшення можливої шкоди від них для функціонування об'єкта з заданими ним же умовами і параметрами. Управління загрозами мають розглядатись у часі, а цілі цього управління визначає сам суб'єкт, у залежності від норми своєї діяльності [239].

Управління безпекою передбачає формування моделі виживання об'єкта, моделі функціонування та розвитку в умовах різноманітної інтенсивності загроз, які базуються на постійному моніторингу всіх його параметрів і реагування на їх зміну. Ці моделі управління передбачають адаптацію, тобто реакцію об'єкта на зміну умов діяльності, яка протидіє можливому зниженню якості її функціонування.

Першим напрямом адаптації є фільтрація управлінських дій відповідно до невизначеності загроз. Другим напрямом - процес виявлення ризиків, що дозволяє ідентифікувати потенційні небезпеки і усвідомити їх наслідки. Базовими інструментами для реалізації цього напрямку є інструменти управління ризиками. Управління безпекою, перш за все, передбачає усвідомлення об'єктивного існування чинників та загроз, здатних спричинити погіршення функціонування об'єкту. Тому третім напрямом є виявлення змін середовища на початкових етапах, що дозволило б отримати більший проміжок часу на прийняття відповідних управлінських рішень. Чим довший час затримки прийняття управлінського рішення, тим менше ефективним є прогнозування, як елемент системи управління безпекою [134].

У науковій літературі поняття «управління безпекою» ще називається антисипативним управлінням. Під цим поняттям розуміють цілеспрямовану управлінську діяльність завчасного визначення потенційних змін зовнішнього і внутрішнього середовищ для виявлення слабких сигналів, які відображають сукупність можливих шляхів розвитку подій та формування комплексу

адекватних їм альтернативних заходів для прийняття оптимального управлінського рішення стосовно подолання загроз чи використання можливостей умов функціонування [246].

Можна вважати, що таке управління є різновидом стратегічного управління, тобто доречним стає у прийнятті управлінських рішень використання методів стратегічного управління на основі передбачення змін, або методів управління на основі гнучких екстрених рішень [366].

Отже, управління безпекою є функцією самого об'єкта, на який спрямовані наявні та перспективні загрози. Воно передбачає перманентну цілеспрямовану управлінську діяльність щодо прогнозування змін зовнішнього і внутрішнього середовищ, формування комплексу адекватних заходів на основі розроблених моделей реагування щодо прийняття оптимального управлінського рішення стосовно подолання загроз, з використанням методів стратегічного та інструментами кризового управління для забезпечення функціонування об'єкту за його цільовим призначенням.

Головною ознакою комерційного автомобільного транспорту є отримання прибутку у процесі його експлуатації. Тому до його складу можна зарахувати будь-які різновиди легкової і вантажної техніки – вантажні автомобілі, автобуси, мікроавтобуси, фургони, самоскиди, спецтехніку та інше. До даної категорії відносяться легкові фургони, вантажівки, пікапи, мікроавтобуси.

Вантажівки діляться на чотири групи – з особливо малою місткістю (до 1 тонни) і малого тоннажу (до 2-х тонн), середнього тоннажу (від 2 до 6 тонн), великого тоннажу (більше 6 тонн). Пікапи, компроміс між вантажівкою і позашляховиком, характеризуються наявністю відкритої платформи у ролі кузова і 1-2 рядами пасажирських сидінь. Мікроавтобуси здійснюють перевезення пасажирів і мають обмежену кількість посадочних місць – не більше 16-ти.

При необхідності транспортування більш важких або об'ємних вантажів використовуються вантажівки середнього тоннажу. Їх також існує два види:

1. Бортові вантажні авто. Вони можуть бути оснащені закритим або відкритим типом кузова. Їх відмінна риса – наявність бічної платформи для здійснення робіт з навантаження і розвантаження з боку автомобіля.

2. Автомобільні фургони з закритим кузовом цільнометелевого типу. Він розміщується або безпосередньо за кабіною водія, або на окремій платформі. Розвантаження таких транспортних засобів можлива тільки з заду [370].

До особливої категорії комерційного транспорту відноситься спецтехніка. Сюди зараховують різні види будівельної, комунальної та іншої техніки – сміттєвози, машини для мийки, самохідні підйомні крани, евакуатори.

Таким чином, розглянувши сучасний науковий доробок щодо сутності провідних понять в аспекті публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту, автор окреслив власне розуміння понятійного апарату, який є основою його наукової роботи та спрямований на адекватне розуміння його думок і наукових висновків.

1.2. Наукові підходи щодо питань публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту

Проблемі забезпечення безпеки на автомобільному транспорті у вітчизняній науці приділяли значної уваги, але комплексного дослідження не було здійснено. Саме тому є доречним розглядати доробок вітчизняних науковців в аспекті окремих напрямів цієї проблеми.

Проблемі здійснення контролю щодо забезпечення безпеки комерційного автомобільного транспорту на теренах України присвячувала свої праці Галімшина Г.В. Зазначений контроль вона визначила, як діяльність уповноважених органів, яка спрямована на забезпечення законності і дисципліни у сфері функціонування автомобільного транспорту стосовно дотримання норм,

правил та стандартів, а також запобігання, виявлення та припинення нормативних порушень, за які винних притягують до відповідальності. Запропонована низка змін до Кодексу України про адміністративні порушення [142]. Гуржій Т.О. досліджував *організаційно-правові аспекти* державного контролю у сфері безпеки функціонування автомобільного транспорту, зазначивши, що ця сфера суспільного життя перебуває у глибокій кризі. Він наголошує, що це зумовлено недосконалістю інституціональної організації відповідного контролю, недоліками правового забезпечення, браком матеріальної бази контролюючих органів, застарілим інструментарієм покарання за порушення безпеки функціонування автомобільного транспорту. Науковець запропонував концептуальний підхід щодо подолання проблем теоретико-правового і організаційного забезпечення державної політики у сфері безпеки функціонування автомобільного транспорту. Гуржій Т.О. презентував напрями розвитку цієї політики, окреслив її джерела і правові основи [152]. З усім цим можна погодитись, але ніхто не скасовував суб'єктивних фактор правопорушників і контролерів, діяльність яких у значній мірі обумовлює кризу у системі безпеки функціонування автомобільного транспорту, зокрема комерційного.

Подібною проблематикою займався Собакарь А.О. В його роботах окреслені суб'єкти державного контролю у сфері безпеки дорожнього руху, проаналізована їх суспільна роль та запропонована низка правових і організаційних заходів щодо підвищення ефективності зазначених суб'єктів [326]. Лошицький М.В. приділяв увагу адміністративно-правовим аспектам державного контролю щодо безпеки дорожнього руху. Він також запропонував організаційно-правові заходи щодо підвищення ефективності діяльності суб'єктів державного контролю.

Отже, проблема контролю функціонування автомобільного транспорту в Україні доволі пристойно досліджено з точки зору теорії та виявлення найбільш суттєвих проблем у цій сфері, що має ґрунтовне прикладне значення.

Статистичні данні у сфері безпеки автомобільного транспорту вивчали Анісімова Т.І. і Касьянов М.А. Вони окреслили провідні фактори дорожньо-транспортних пригод на підставі статистичної інформації та динаміки ДТП [106].

Правові аспекти у сфері безпеки автомобільного транспорту були у центрі уваги Сапронова О., який визначив проблеми державного, нормативно-правового регулювання і фінансування у сфері забезпечення безпеки функціонування автотранспорту України. Він запропонував перелік напрямів щодо підвищення рівня безпеки функціонування автомобільного транспорту, підійшовши до цієї наукової проблеми з практичного ракурсу [307].

Степанов О.В. розглянув проблеми та перспективи розвитку безпеки функціонування автомобільного транспорту з правового аспекту, а також з точки зору культури поведінки учасників дорожнього руху, як провідної соціальної умови мінімізації ДТП [336]. У спільній праці Степанова О.В. і Наглюка І.С. виокремлено особливості двох понять: «безпека на автомобільному транспорті» і «транспортна безпека». Вони визначили широкий спектр внутрішніх і зовнішніх загроз щодо безпеки функціонування автотранспорту України, запропонували їх класифікацію, а також визнали, що безпека функціонування автотранспорту України є стратегічним завданням держави [338].

Бригадир І.В. здійснив комплексне дослідження правового регулювання забезпечення екологічної безпеки у сфері функціонування автомобільного транспорту. Ним дано юридичне тлумачення права екологічної безпеки, проаналізовано сутність інституту правового регулювання суспільних відносин стосовно екологічної безпеки у сфері функціонування автомобільного транспорту, запропонована класифікація відповідних екологічних загроз, окреслено основні правові заходи попередження негативного впливу автомобільного транспорту на життя і здоров'я людини та навколишнього середовища, окреслено основні завдання і методи впливу державних органів та недержавних організацій на стан відхилення від норм екологічної безпеки тощо [123].

Салманова О.Ю. визначила сутність, види та особливості адміністративно-правових засобів, які застосовують правоохоронні органи для забезпечення безпеки функціонування автомобільного транспорту, пріоритетні напрями правового регулювання діяльності поліції у цій сфері [305]. Її пропозиції вже втратили актуальність, враховуючи динаміку реформування правоохоронних органів.

Бортник Н.П. і Єсімов С.С. досліджували, на підставі відомчих нормативних актів, адміністративну правосуб'єктність поліції України. Виявивши її недоліки, запропонували шляхи відповідного нормативно-правового вдосконалення [121].

Небрат О.О. досліджував вплив змін адміністративного законодавства щодо адміністративної відповідальності за порушення ПДР, доводячи необхідність комплексного вирішення проблем безпеки дорожнього руху автомобільним транспортом [257].

Медведев Д.К. досліджував правове регулювання перевезення вантажів автомобільним транспортом, удосконаливши визначення обмежень для відповідних перевізників; окреслив розширені вимоги до відповідних ліцензійних умов; визначив необхідність державної підтримки інноваційної діяльності у цій сфері перевезень; запропонував стимулюючі важелі щодо міжнародних перевезень вантажів вітчизняними комерційними автомобільними підприємствами; класифікував засоби впливу держави на ці підприємства; зробивши пропозицію кодифікувати регулювання комерційних автотранспортних правовідносин [244].

У цьому ж аспекті здійснював дослідження Фалатюк О.С., дисертація якого має вагомое теоретичне і практичне значення. Він дослідив поняття і види комерційного перевезення вантажів автомобільним транспортом; правовий статус організаційних структур перевізників; комплекс правовідносин, які виникають у процесі відповідних перевезень; визначив основні напрями та форми реалізації державного контролю. Науковець запропонував низку пропозицій щодо удосконалення адміністративно-правового регулювання

правовідносин у сфері перевезення вантажів комерційним автомобільним транспортом; шляхи удосконалення транспортно-експедиторської діяльності, системи тарифного і податкового регулювання діяльності вантажних перевізників, а також рівня безпеки їх діяльності; акцентував увагу на поетапній інтеграції українських автоперевізників у європейську та світову транспортні системи; обґрунтував необхідність запровадження обладнання комерційних транспортних засобів комп'ютерними системами і пристроями щодо обмеження швидкості автомобілів та запровадження автоматизованих електронних систем планування замовлень на перевезення вантажів автомобільним транспортом в аспекті поліпшення логістичної безпеки; зробив пропозицій щодо реформування добровільних об'єднань вітчизняних автоперевізників вантажів [354].

Вагомим є наукове тематичне питання щодо *правового регулювання забезпечення безпеки автомобільного руху*. У цьому аспекті цікавим є дослідження Муцко В.Ф. Він визначив напрями вдосконалення правового забезпечення безпеки руху автотранспорту, визначивши, що деякі правові новели не завжди є обґрунтованими і виваженими. Його аналітика і висновки ще й досі залишаються актуальними [254].

Пефтієв О.В. окреслив тенденції розвитку суспільних відносин функціонування автомобільного транспорту та особливості його державного регулювання, визначений правовий статус суб'єктів публічного управління автомобільним транспортом; досліджено види і форми відповідного державного контролю; розроблено рекомендації щодо вдосконалення законодавства стосовно практики комерційного застосування автомобільного транспорту [274].

Бойко Д.Д. дав визначення поняття «адміністративно-деліктного забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні» і провів своє дослідження у відповідному напрямку. У адміністративно-деліктному аспекті забезпечення безпеки дорожнього руху він визначив поняття, які ширше розкривають його сутність, зокрема: «безпека дорожнього руху як об'єкт адміністративно-деліктного забезпечення», «адміністративно-деліктні засоби забезпечення безпеки дорожнього руху», «адміністративні делікти у сфері безпеки дорожнього

руху». Науковець визначив сутність методів адміністративно-деліктного забезпечення безпеки дорожнього руху [118].

Лазаренко В.М. у своїй науковій праці розкрив сутність поняття «адміністративно-правового регулювання безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі», у річищі змісту якого він і здійснював дослідження. Запропонований механізм адміністративно-правового регулювання безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі, адміністративну процедуру фіксації порушень правил дорожнього руху в автоматичному режимі; запропонував укласти Кодекс безпеки дорожнього руху (комплекс правил і відповідальності за їх порушення). Праця науковця доволі актуальна, зокрема з інноваційно-правової точки зору [231].

Гусєва Є.І. комплексно досліджувала проблему реалізації права щодо участі громадян у забезпеченні безпеки дорожнього руху та особливостей нормативно-правового регулювання цих прав, а також запропонувала рекомендації реформування чинного законодавства з цієї тематики [153].

Існує комплекс праць щодо *адміністративної відповідальності за порушення безпеки у сфері функціонування автомобільного транспорту*. Зокрема, дисертація Михайлова Р.І. присвячена теоретичним аспектам адміністративної відповідальності за порушення безпеки у сфері дорожнього руху, питанням впровадження зарубіжного досвіду застосування цієї відповідальності. У дисертації розкрито сутність поняття «безпеки дорожнього руху»; дана характеристика складу адміністративного проступку у цій сфері; ретельно розглянуто питання профілактики цих проступків [249].

Питання забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, ураховуючи міжнародний досвід, досліджували такі вітчизняні науковці, як Д. Козар [212, с. 52–58], С. Товстуха [345-346]. Але вони не розглядали питання визначення концепції, шляхів та методів розбудови системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту.

Ураховуючи наукові дослідження вітчизняних науковців щодо міжнародного досвіду формування раніше зазначеної системи публічного

управління, варто звернути увагу на дослідження С. Товстухи, який розглянув етапність розвитку сучасної національної системи державного управління у сфері безпеки дорожнього руху в країнах ЄС, однак недостатньо приділив уваги взаємодії органів влади із суспільством. Він вважає, що важливими елементами розвитку країн ЄС є запровадження інтегрованих систем державного управління безпекою дорожнього руху насамперед на наднаціональному рівні, уніфікація процесів та вимог забезпечення безпеки [347]. Також важливим елементом системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту, який не визначено у наведеному переліку концептуальних підходів, є взаємодія суспільства і органів влади. Таким чином, можна констатувати, що певні елементи зазначеної системи публічного управління розглядалися вітчизняними науковцями, однак ці елементи не систематизовані та не об'єднані у цілісну систему.

Слід акцентувати увагу на тому, що інституційна спроможність влади залежить від якості взаємодії значної кількості органів влади як центрального так і регіонального рівня, якості та наявності загальнодержавної системи комунікації із суспільством, ефективності і прозорості системи допуску до ринку комерційних перевезень на автомобільному транспорті та багатьох інших факторів. Ураховуючи багатогранність питання інституційної спроможності органів влади, необхідно виділити наукову статтю В. Дубей «Основні віхи формування системи державного регулювання міжнародних автомобільних перевезень (1991–2010 рр.)», у якій наведено етапи розвитку цієї системи та репрезентовано складність проходження процесу розвитку таких змін у масштабі держави. Відповідно до висновків автора така система управління є цілісною і важливою, однак вона потребує системного поліпшення та вдосконалення [183, с. 73–75].

Р. Пилипівим обґрунтовано пріоритетність публічного управління у галузі дорожнього руху через діяльність відповідних органів влади, а також шляхом запровадження адміністративних реформ; наведено визначення суб'єкта публічного адміністрування та їх класифікація тощо [276, с. 80–84]. Однак,

більш детального дослідження потребує питання запровадження системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту, інтегрованої у процес формування та реалізації державної політики в означеній сфері, перспективи її розвитку і оптимізації процесу реалізації владних повноважень відповідними органами влади всіх рівнів, що частково досліджено В. Вайцманом, який встановив наявні недоліки функціонування органів управління у сфері дорожнього транспорту, які негативно впливають на ефективність їх функціонування та результати реалізації державної політики у цій сфері [129, с. 30–33].

Одним із найбільш руйнівних факторів ефективності системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту є високий рівень корупційних ризиків під час реалізації владних повноважень посадовцями органів влади. Частково це питання розглядалось Т. Коломойцем, В. Колпаковим та Г. Самойленком, які запропонували мінімізувати ризики корупційних зловживань шляхом систематизації нормативно-правового регулювання, запровадження ризик-орієнтованих фільтрів, забезпечення балансу між приватними і публічними інтересами тощо [216, с. 152–163]. Визначене питання необхідно дослідити детальніше, із розробленням конкретних варіантів розв'язання проблеми корупційних ризиків та заходів для їх мінімізації із урахуванням євроінтеграційного напрямку розвитку нашої держави та залученням сучасних технологій.

Отже, перелічені наукові доробки вітчизняних науковців об'єднує думка щодо важливості безпеки функціонування комерційного автотранспорту і сфери безпеки дорожнього руху як інтегральної складової національної безпеки України. Слушність і актуальність їх пропозицій, окреслені такими проблемними питаннями:

- формування системи державних стандартів у сфері безпеки дорожнього руху з урахуванням міжнародних вимог та угод;

- вдосконалення координації діяльності органів виконавчої влади у цій царині суспільних відносин;

- пропозиція низки заходів щодо адміністративної і кримінальної відповідальності за порушення правил дорожнього руху відповідно до їх соціальної небезпеки;

- удосконалення контрольно-наглядової діяльності щодо належного функціонування комерційного автомобільного транспорту;

- оптимізація технічного регулювання забезпечення конструктивної і експлуатаційної безпеки комерційних транспортних засобів;

- розвиток і покращення стану вулично-шляхової мережі та удосконалення засобів організації дорожнього руху;

- підвищення рівня вимог до організацій, які готують майбутніх автомобільних водіїв;

- розвиток систем своєчасного виявлення ДТП та надання медичної допомоги потерпілим;

- технічне вдосконалення залізничних переїздів;

- вдосконалення механізмів страхування для гарантованого відшкодування збитків від ДТП;

- вдосконалення контролю за дотриманням законодавства у сфері забезпечення безпеки функціонування автомобільного транспорту;

- визначення адміністративно-правових засад забезпечення безпеки функціонування комерційного автомобільного транспорту для регулювання відповідних правовідносин [336; 308, С. 28; 317-318].

Українські науковці окремо приділяють увагу питанню *сутності поняття «суб'єктів безпеки на автомобільному транспорті»*. З цього приводу слушною є думка Шершеневича Г., який вважає, що суб'єкт юридичних відносин потрібно розглядати в активному контексті, як носія права, і у пасивному – як носія обов'язків [189].

Скаун О.Ф. тлумачить поняття «суб'єкти правовідносин» як індивідуальні або колективні суб'єкти, які на підставі правових норм використовують свою

правосуб'єктність у конкретних правовідносинах, реалізуючи суб'єктивні права та юридичні обов'язки, повноваження і юридичну відповідальність [316]. Отже, для того, щоб стати суб'єктом правовідносин, потрібно стати суб'єктом права, тобто мати правосуб'єктність.

Цвік М.В. розкриває сутність поняття «суб'єкт правовідносин» як суб'єкт суспільного життя, здатний бути учасником правовідносин у статусі носія юридичних прав і обов'язків. Поряд з цим він зазначає, що поняття «суб'єкт правовідносин» і «суб'єкт права» не можна ототожнювати, адже будь-який громадянин завжди є суб'єктом права, але не завжди є учасником правовідносин; малолітні діти та душевнохворі громадяни є суб'єктами права, але не можуть бути суб'єктами правовідносин [189].

Павлов Д.М. визначає суб'єктів адміністративного права як носіїв передбачених адміністративно-правовими нормами прав і обов'язків у сфері державного управління та місцевого самоврядування, які здатні реалізовувати права і виконувати обов'язки [265].

Авер'янов В.Б. вказує, що потрібно чітко виділяти відмінність між суб'єктом адміністративного права і суб'єктом правовідносин, адже перший має лише потенційну здатність вступати у правовідносини і може не бути їх учасником [100].

Сутність транспортної політики українські науковці тлумачать по різному. Прейгер Д. визначає її як діяльність владних органів і інших суб'єктів права (учених, економістів, юристів тощо), які можуть надавати свої консультації з приводу її формування. За його розумінням транспортна політика спрямована на повне задоволення потреб населення, галузей економіки та підприємств у перевезеннях; на реалізацію власного транзитного потенціалу за економічно обґрунтованими тарифами з додержанням економічних вимог і міжнародних зобов'язань держави у сфері розвитку транспортних комунікацій [284].

Луковніков Є.В. визначає державну транспортну політику як планову розпорядчу діяльність органів державної влади, правоохоронних і транспортних відомств, яка спрямована на вироблення цілей, пріоритетів у вирішенні усіх

транспортних задач, проведення організаційно-технічних заходів щодо розвитку транспорту та його інфраструктури [238, С. 66].

Погребицький М. тлумачить державну транспортну політику як програмний аспект діяльності транспортного комплексу (техніко-технологічну модернізацію, адаптацію до ринкових умов господарювання, інституційні перетворення щодо форм власності, економічні відносини, системи управління, інтеграції до європейської та світової транспортної систем, кадрову і соціальну політику та економічну безпеку держави [279].

За результатами дослідження основних засад реалізації державної політики у сфері безпеки на автомобільному транспорті, В. Горником та С. Сімаком було встановлено низький рівень ефективності системи управління безпекою комерційного автомобільного транспорту, що зумовлено: відсутністю ефективного розподілу повноважень; порушенням базових принципів формування зазначеної системи; недосконалістю нормативно-правового регулювання; відсутністю стратегічного та операційного планування; низькою якістю проведення розслідування ДТП [147, с. 113–118]. Необхідно також врахувати той факт, що створення такої системи публічного управління має бути визначено як складову стратегічного напрямку розвитку держави, що може бути додатково реалізовано через активне та системне залучення суспільства, а також упровадження сучасних технологій. Таке реформування має враховувати найліпший досвід країн ЄС, запроваджену систему реформування у багатьох секторах економіки, зокрема реформу децентралізації та багато інших змін, із врахуванням як внутрішніх, так і зовнішніх чинників, що має бути окремо досліджено у світлі міжнародних угод та договорів [177].

Отже, тлумачення змісту державної транспортної політики українські науковці здійснюють з точки зору юриспруденції, різноманітних економічних відносин, систем і методології управління, європейської та світової інтеграції, але з точки зору забезпечення безпеки (безпеки людини, національної безпеки, безпеки функціонування комерційного автомобільного транспорту) її не розглядають. Лише Погребицький М. торкається питання економічної безпеки держави, яка

залежить від успіху функціонування комерційного автомобільного транспорту. І це вірно, але стосується лише питання економічної безпеки, як складової національної безпеки.

У ринкових економіках конкурентоздатність комерційного автомобільного транспорту забезпечується впливом держави на усі фактори функціонування цієї системи. Потрібно зазначити, що цей комплекс факторів об'єднується поняттям «державне регулювання», яке є стрижнем вирішення завдань забезпечення конкурентоспроможності комерційного автомобільного транспорту. На думку Бойко А.В., державне регулювання виконує подвійну функцію: формує механізм функціонування правовідносин у певній сфері суспільного життя (зокрема, у сфері функціонування комерційного автотранспорту) і вживає заходи державного примусу до порушників встановлених вимог. На його думку, відповідне державне регулювання передбачає формування цілісної системи уповноважених органів (виконавчо-розпорядчих), для яких регулювання є функцією реалізації відповідної державної політики, яка передбачає: якісний і ефективний порядок управління транспортом, безпека перевезень, рівні права і конкуренція учасників перевізного процесу [117, С. 77].

Кара Н.І., Корецька Г.В., Крайівська В.Р. відносять до завдань державного регулювання системи функціонування комерційного автотранспорту: визначення основних цілей і завдань державної політики щодо комерційного автотранспорту; розроблення і прийняття концепції розвитку ринку послуг комерційного автотранспорту; розвиток національної мережі міжнародних транспортних коридорів; кодифікація та гармонізація транспортного законодавства України [203, С. 219]. З цим можна погодитись за винятком завдання «розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів», який є лише частково функцією регулювання, а переважно є комплексом класичних функцій державного управління.

Окремий елемент державного регулювання у сегменті забезпечення безпеки комерційних перевезень на автомобільному транспорті закладено у системі договірних відносин. Л. Свистуном розглянуто правове регулювання надання

послуг пасажирських перевезень автомобільним транспортом та визначено співвідношення і вплив адміністративно-правових норм на цивільно-правові відносини через призму договірної діяльності [310, с. 90– 96].

Українські науковці, у переважній більшості вважають, зокрема Філіпенко О.В., що головним завданням комерційної транспортної політики держави є регулювання ринків транспортних послуг у напрямку підвищення їх ефективності [360], ігноруючи питання безпеки, без забезпечення якої про ефективність можна забути. Але Бойко А.В. поділяє державну комерційну транспортну політику на політику у широкому сенсі, яка передбачає формування умов для транспортного забезпечення українського суспільства, зростання мобільності населення і оптимізації руху пасажирів і вантажів, зміцнення економічного суверенітету, національної безпеки і обороноздатності країни, підвищення ефективності, інноваційності та конкурентоздатності національної транспортної системи (система законодавчих, виконавчо-розпорядчих, контрольних-наглядових заходів); на політику у вузькому сенсі – формування комплексної модернізованої транспортної інфраструктури, яка з високою ефективністю задовольнить попит на комерційні перевезення з забезпеченням якості його безпеки (регламентація через систему законодавчих і підзаконних нормативно-правових актів) [117]. Отже, він розрізняє безпеку функціонування комерційного автомобільного транспорту як складову національної безпеки і, як безпеку функціонування цієї транспортної системи.

Бойко А.В. вважає, що завданням реалізації державної транспортної політики є тактичні орієнтири та напрями конкретних кроків, які здійснює уповноважена публічна адміністрація, з метою створення умов безпечного, якісного і ефективного перевезення пасажирів та вантажів [117, С. 80]. Саме цікавим є те, що державна політика у будь-якій сфері суспільного життя визначає стратегічні цілі і орієнтири, які зафіксовані у законодавчому акті, а тактичні кроки і напрями діяльності визначаються у різноманітних планах реалізації цієї політики.

Велику увагу українські науковці концентрують на питання *сутності транспортної інфраструктури*. Так, Соколова О.Є. тлумачить її як сукупність

транспортних шляхів і пунктів всіх видів транспорту, з допоміжним обладнанням для їх обслуговування [328]. Потєєва М.А. під транспортною інфраструктурою розуміє сукупність матеріальних, кадрових, організаційних, фінансово-економічних і нормативно-правових умов, які сформовані в країні для забезпечення сталого та якісного перевезення пасажирів і вантажів [283]. З цим тлумаченням важко погодитись, адже інфраструктура – це матеріально-технічний ресурс. Всі інші з перелічених видів ресурсів взаємодіють з матеріально-технічним для виконання функцій транспорту, але не є складовою інфраструктурного ресурсу.

Пікулик О.Б. розглядає транспортну інфраструктуру як сукупність транспортних комунікацій, об'єктів з обслуговування пасажирських і вантажних перевезень, об'єктів технічного обслуговування та ремонту транспорту, який забезпечує переміщення пасажирів і вантажів [277]. Ткаченко Н.Ю. під транспортною інфраструктурою розуміє елементи загальної інфраструктури (будівлі, споруди, пристрої), що забезпечують функціонування і експлуатацію різних видів транспорту, тобто всю матеріальну базу транспорту [343]. Якщо порівнювати цих двох науковців, то вони різними словами говорять про одне і теж, але Пікулик О.Б. більш конкретний у своєму визначенні, яке легше і структуровано можна тлумачити.

Цікаве і ємне тлумачення транспортної інфраструктури пропонує Фастовець О.О., який вважає, що це сукупність шляхів сполучення, засобів перевезення, управління та зв'язку, а також комплекс технічних споруд та пристроїв, які забезпечують функціонування транспорту [356].

Бекетов Ю.А. фактично сумує всі ці визначення, зазначаючи, що транспортна інфраструктура є складовим елементом всієї інфраструктури ринкового господарства (країни, світових регіонів, всього світу), без якої не можливо функціонування будь-яких галузей виробничого процесу і соціальної сфери [116].

А Заблоцька І.В. зазначає, що не є достатнім наявність лише шляхів сполучення, адже потрібна транспортна забезпеченість, яка характеризується рівнем транспортного обслуговування населення та забезпечення господарських

зв'язків [188]. Тобто, рівень розвитку транспортної інфраструктури впливає на ефективність територіальної організації суспільства, адже транспорт є своєрідним каркасом територіальної структури господарства та консолідує соціально-географічний простір і становить собою фактор стійкості соціально-економічного розвитку [343].

Отже, доречно зазначити, що у науковій літературі відсутній єдиний підхід щодо визначення сутності і класифікації транспортної інфраструктури, зумовлений різними підходами стосовно вагомості її у соціально-економічному житті суспільства. Транспортна інфраструктура становить собою важливий інструмент сприяння не тільки транспортному обслуговуванню базових галузей економіки, а є ключовим індикатором відображення рівня економічного розвитку країни. Вона має стратегічне значення для сталого розвитку соціально-економічних відносин.

Таким чином, у вітчизняній науці у сфері безпеки функціонування комерційного автомобільного транспорту дослідження торкалися майже усіх аспектів цієї наукової проблеми, які можна структурувати за такими напрямками:

- сутність поняття «суб'єктів безпеки на автомобільному транспорті»;
- сутність і зміст державної транспортної політики;
- проблеми здійснення контролю у сфері безпеки функціонування комерційного автомобільного транспорту;
- організаційно-правові аспекти державного контролю у сфері безпеки функціонування комерційного автомобільного транспорту;
- комплекс статистичної інформації;
- правові проблемні аспекти у сфері забезпечення безпеки автомобільного транспорту;
- особливості правового регулювання забезпечення безпеки автомобільного руху;
- проблемні аспекти адміністративної відповідальності за порушення безпеки у сфері функціонування автомобільного транспорту;
- системи державних стандартів у сфері безпеки дорожнього руху з урахуванням міжнародних вимог та угод;

- сутність і значення транспортної інфраструктури у соціально-економічному житті суспільства.

Всі ці наукові проблемні аспекти доволі ретельно дослідженні, хоча у науковців зберігаються різні точки зору і методичні підходи щодо їх дослідження та формулюванні власних висновків. Але не дивлячись на це, потреба щодо подальшого науково аналізу проблем безпеки функціонування комерційного автомобільного транспорту залишається актуальною, адже постійно змінюється технічний аспект використання автотранспорту, його вагомість у соціально-економічному житті суспільства та особливостей потреб у його використанні.

1.3. Методологічна основа публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту

Методична основа будь якої діяльності передбачає визначення її загальних принципів, структуру і логічну організацію, методи та способи функціонування.

Отже, розпочнемо розгляд принципів публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту, як вихідних основ (ідей), які становлять підґрунтям для реалізації управлінських функцій та є обов'язковими для усіх суб'єктів управління.

У вітчизняній науковій літературі відсутнє єдине бачення стосовно принципів публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту. Скрипа Є.В. запропонував оригінальну класифікацію цих принципів, з якою згоден автор дисертації. Вона передбачає:

- принципи, сформовані на рівні чинного законодавства (верховенство права, законності, пріоритету забезпечення безпеки людини і суспільства, економічності, доцільності та ефективності);

- управлінські принципи (плановості, контролю, безперервності, забезпечення зворотного зв'язку);

- орієнтуючі принципи (системності, інформаційного забезпечення) [317, С. 60].

Принцип верховенства права, який переважна більшість науковців трактують як пріоритетність у суспільстві природніх прав людини (право на життя, право на майно, яке сприяє нормальному функціонуванню життя людини), панування у ньому законів, які виражають волю більшості людей [146] і поширення у свідомості людей дієвого принципу «що право людини закінчується там, де починаються права інших людей». В аспекті забезпечення безпеки функціонування комерційного автомобільного транспорту принцип верховенства права полягає у тому, що усі учасники відповідних правовідносин дотримувались у своїй діяльності норм чинного законодавства, яке обмежує їх права до тієї межі, яка робить всіх їх рівними у правах, що має залишатись найвищою цінністю для державі та її органів.

Принцип верховенства права органічно пов'язаний із принципом законності, який розглядається як комплексний правовий характер організації суспільного життя, зокрема у сфері забезпечення безпеки функціонування комерційного автомобільного транспорту, та формує органічний зв'язок між правом та органами державної влади [316]. Цвік М.В. вважає, і автор дисертації згоден з його думкою, що законність це режим правомірної діяльності органів публічної влади, який обумовлюється прийняттям правових законів та підзаконних актів, їх неухильному дотриманні і однаковому застосуванні органами влади та їх посадовцями [189]. Особливість принципу законності у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті полягає у тому, що уповноважені суб'єкти мають дотримуватись норм законодавства та створювати умови, які сприяли іншим учасникам відповідних правовідносин дотримуватись цих самих норм чинного законодавства [315, С. 63].

Потрібно зазначити, що ці два принципи є основоположними у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, і усі інші повинні їм відповідати.

Наступний принцип - пріоритет забезпечення безпеки людини і суспільства тісно пов'язаний з двома термінами:

-безпека людини – яке відображає сутність людського життя, її ментальні, соціальні та духовні надбання, і є провідною характеристикою вектору розвитку людства;

-безпека суспільства – пов'язана із життям і відносинами людей у суспільстві [158].

Саме тому цей принцип передбачає створення такого стану на автомобільному транспорті, за якого людина буде спроможна вільно користуватись ним, не переймаючись безпекою власного життя та своїх близьких [315, С. 64].

Застосування принципу економічності спрямоване на досягнення максимальних результатів діяльності органів державної влади у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті за оптимальних витрат, що вимагає знаходження і реалізації можливостей найбільш раціонального використання матеріальних, грошових та трудових ресурсів [322].

Принцип доцільності передбачає оцінку ступеня позитивного впливу на процеси функціонування комерційного автомобільного транспорту, адже саме право покликано вдосконалювати будь-які відносини, тобто доцільність функціонування права полягає у його здатності забезпечення вирішення завдань, зумовлених динамікою потреб суспільства. Доречним є розглядання доцільності у праві як принцип правотворчості (вибір альтернативних правових рішень) і умов правозастосування [130]. Застосування закону без його тлумачення з точки зору застосування принципу доцільності неможливе, завдяки його недосконалості, адже у законодавця відсутня реальна можливість передбачити усе різноманіття життєвих умов реалізації відповідного законодавчого акту [110]. Отже, дотримання цього принципу у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті сприяє мінімізації невиправданих витрат і дій органів державної влади у цій царині суспільних відносин.

Принцип ефективності передбачає досягнення запланованого результату у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, зокрема у функціонуванні комерційного автомобільного транспорту, з найменшим використанням ресурсів (матеріальних, фінансових і трудових). Цей принцип не

спроможний результативно функціонувати без гармонічної взаємодії у застосуванні принципу доцільності.

Другу групу принципів доречно розпочати із розгляду принципу плановості. Планування – це провідна постійна функція будь-якого управління, яке передбачає ефективний аналіз зовнішнього середовища, оцінки управлінських ресурсів. Отже, принцип плановості передбачає, що діяльність органів державної влади та їх посадових осіб у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті має відбуватись у послідовній, впорядкованій формі, з детальним аналізом необхідних параметрів відповідних суспільних відносин, що забезпечує досягнення передбачуваних результатів.

Принцип контролю також є функціональною основою будь-якого управління. Він передбачає оперативне реагування на будь-які відхилення від запланованих параметрів дій, для вчасного виправлення помилок планування або негативного впливу зовнішніх факторів на запланований процес управління. В аспекті забезпечення безпеки функціонування комерційного автомобільного транспорту уповноважені суб'єкти мають здійснювати повний контроль за підконтрольними об'єктами відповідних правовідносин з метою виявлення фактів недотримання ними вимог чинного законодавства та попередження виникнення профільних правопорушень у майбутньому.

Принцип безперервності передбачає, що система забезпечення безпеки на автомобільному транспорті має діяти перманентно (постійно).

Принцип реалізації зворотного зв'язку передбачає прийняття управлінських рішень у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті у разі, якщо уповноважені суб'єкти враховують позицію громадськості щодо проблемних питань у цій сфері суспільних відносин.

Третя група орієнтуючих принципів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті спрямована на пошук і втілення тих рішень, які становлять методологічну та інформаційну основу забезпечення безпеки у цій сфері. Принцип системності, на думку Мягченка О.П., є основою закону діалектики, який обумовлює взаємозв'язок і взаємозалежність явищ, причин, наслідків і зв'язків.

Отже, цей принцип у зазначеній сфері передбачає усунення найбільш небезпечних елементів системи, які заважають її запланованому функціонуванню, тобто забезпечення безпеки внаслідок функціонування комерційного автомобільного транспорту[255].

Необхідність застосування принципу інформаційного забезпечення формує передумови гнучкості системи забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, її здатності швидко реагувати на зміни зовнішнього середовища. Для цього уповноважені суб'єкти забезпечення безпеки на автомобільному транспорті повинні володіти всією повнотою інформації для прийняття найбільш раціональних і виважених рішень, а користувачі комерційного автомобільного транспорту повинні володіти всією інформацією та знаннями для забезпечення власної безпеки [317, С. 67-68].

Отже, дотримання перелічених принципів є головною передумовою діяльності уповноважених органів у сфері забезпечення безпеки автомобільного транспорту.

Тепер нас цікавить система управління безпекою на автомобільному транспорті та її структура і логічна організація. Всі системи управління безпекою забезпечують керований і цілеспрямований підхід до безпеки щодо постановки цілей, їх планування та через постійний контроль вимірювання якості і результативності функціонування системи. Система управління безпекою стає частиною професійної культури, тобто, як люди ставляться до своїх обов'язків і, як їх виконують. Вона формується на підставі припущення існування факторів небезпеки і ризиків у певній системі суспільних відносин, зокрема у сфері функціонування комерційного автомобільного транспорту, необхідності здійснювання попереджувального управління для виявлення та вирішення проблем безпеки. Отже сутність системи управління безпекою руху на автомобільному транспорті полягає у забезпеченні розвитку і покращення безпеки комерційного автомобільного транспорту та поліпшення доступу до ринку автоперевезень. Ця провідна мета системи досягається шляхом:

- визначення відповідальності учасників автоперевезень;

- встановлення загальних правил для управління, регулювання та нагляду за функціонуванням комерційного автомобільного транспорту;
- гарантія безпечного перевезення пасажирів та вантажів;
- зменшення кількості ДТП та їх наслідків;
- зменшення факторів, які спричиняють нещасні випадки та травмування на транспорті;
- зменшення негативного впливу автомобільного транспорту на навколишнє середовище [314, С. 13].

Якості та ефективності функціонування системи управління безпекою руху на автомобільному транспорті можливо досягти лише під контролем державних органів, хоча безпека на дорогах є спільною відповідальністю різних галузей виробництва і зацікавлених сторін. Функціонування цієї системи потребує інтеграції систем управління безпекою різних видів транспорту. Все це диктує організаційну структуру органів відповідальних за контроль та впровадження системи управління безпекою руху на автомобільному транспорті в автотранспортних компаніях. Вона складається з таких елементів:

- *координуючий* - державна установа, яка координує діяльність всіх інших установ у системі управління безпекою на автомобільному транспорті;
- *сутнісний* - служба з безпеки на транспорті, відповідальна за проведення перевірок, розробляє і впроваджує стратегію, на підставі якої планує виконання передбачених нею заходів, із встановленням пріоритетів щодо нагляду;
- *кооперативний* - численні установи поза межами сфери автомобільного транспорту з основними і допоміжними функціями, зокрема: поліція, національна пожежна охорона, органи управління у кризових ситуаціях, установи медичного обслуговування, науково-дослідні установи;
- *оперативний* – перевізники, експедитори, відправники, одержувачі, підприємства, які здійснюють автоперевезення у власних цілях, виробники автотранспортних засобів контролюються та отримують дозволи від органів безпеки [314, С. 18-19].

Потрібно зазначити, що структурні організаційні елементи системи управління безпекою на автомобільному транспорті, маючи частково спільні цілі і інтереси, залишаючись ієрархічно незалежними. Ця функціональна особливість управління безпекою на автомобільному транспорті призводить до того, що на рівень відповідної безпеки здійснюють вплив не лише зовнішні фактори (середовище), але й елементи інших систем. До них, зокрема, відносяться пішоходи, які залишаються некерованими для системи, що має вагомий вплив на обґрунтування вибору методів управління. Для нижчих рівнів елементів системи існує декілька різнопланових цілей. Для інспектора Департаменту патрульної поліції існує мета – безпека автотранспортних засобів. Для водія таких цілей три: безпека автотранспортних засобів, особиста вигода та економічні інтереси підприємства [337, С. 24].

Структура системи управління безпекою на автомобільному транспорті має такий вигляд:

1. Кабінет міністрів України, який:

- забезпечує реалізацію державної політики у цій сфері;
- затверджує і фінансує відповідні державні програми;
- організовує підготовку профільних нормативно-правових актів;
- визначає порядок: отримання сертифікату аудитора безпеки дорожнього руху; державної і відомчої реєстрації, зняття з обліку та утилізації транспортних засобів; примусової евакуації, тимчасової заборони чи обмеження експлуатації транспортних засобів; порядок видачі і тимчасового вилучення посвідчення водія та допуску громадян до керування транспортними засобами; порядок державного обліку актів передавання-прийняття транспортних засобів;
- визначає перелік технічних несправностей, за яких обмежується експлуатація транспортних засобів;
- визначає єдині вимоги щодо конструкції та технічного стану транспортних засобів, що експлуатуються в Україні, та порядок їх переобладнання;

- визначає правила перевезення небезпечних вантажів та проїзду великогабаритних і великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами;

- визначає правила паркування та зберігання транспортних засобів на автостоянках;

- визначає перелік доріг державного значення, єдині загальні вимоги для виконання проектів, будівництва, ремонту, утримання та охорони автомобільних доріг, вулиць і залізничних переїздів, програми їх будівництва;

- визначає ліцензійні умови провадження господарської діяльності з медичної практики, пов'язаної з медичним оглядом водіїв та кандидатів у водії, а також з будівництва автомобільних доріг, вулиць, трамвайних колій, залізничних переїздів, мостів, мостових переходів, шляхопроводів, естакад, віадуків, транспортних тунелів та інших штучних споруд, з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів і небезпечних відходів виробництва автомобільним транспортом і міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом;

- визначає порядок спеціального навчання керівників, менеджерів (управителів) з перевезень та водіїв транспортних засобів для надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів.

2. Міністерство внутрішніх справ України, яке розробляє правила і порядок:

- надання повноважень представника Державного реєстратора транспортних засобів;

- обліку суб'єктів господарювання, які здійснюють виготовлення державних номерних знаків транспортних засобів;

- обліку актів прийняття-передання транспортних засобів, свідоцтв про реєстрацію транспортних засобів, номерних знаків, посвідчень водія та договорів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів;

- видачі та тимчасового вилучення посвідчень водія та їх повернення;

- примусової евакуації, тимчасової заборони або обмеження експлуатації транспортних засобів;

- евакуації пошкоджених транспортних засобів;

- зберігання транспортних засобів на спеціальних майданчиках і стоянках;

- застосування технічних засобів, що використовуються для профілактики, фіксації або припинення правопорушень у сфері дорожнього руху;

- надання доступу до Державного реєстру безпеки дорожнього руху.

3. Національна поліція України має такі компетенції:

- виявлення причин та умов, що сприяють вчиненню правопорушень у сфері дорожнього руху та вживання заходів щодо їх припинення;

- здійснення превентивної та профілактичної діяльності для запобігання вчиненню правопорушень у сфері дорожнього руху і його безпеки;

- вживання заходів, спрямованих на усунення загроз життю та здоров'ю учасників дорожнього руху;

- своєчасне реагування на заяви та повідомлення про правопорушення у сфері дорожнього руху і його безпеки;

- регулювання дорожнього руху;

- впровадження та забезпечення функціонування системи фіксації правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі;

- оформлення матеріалів, ведення обліку та здійснення аналізу дорожньо-транспортних пригод на автомобільному транспорті;

- здійснення обліку осіб, які допускаються до керування транспортними засобами, та провадження у справах про адміністративні правопорушення у сфері дорожнього руху і його безпеки;

- надання невідкладної (домедичної і медичної) допомоги особам, які постраждали внаслідок ДТП;

- забезпечення примусової евакуації, заборони або обмеження експлуатації транспортних засобів;

- супроводження транспортних засобів;

- видача дозволів на рух окремих категорій транспортних засобів та інших дозвільних документів у сфері дорожнього руху і його безпеки;
- прийняття іспитів і видача свідоцтв про підготовку водіїв транспортних засобів;
- узгодження маршрутів та порядку перевезення автомобільним дорогами і вулицями небезпечних вантажів, великовагових та великогабаритних вантажів; маршрутів організованого руху громадян; встановлення і використання на транспортних засобах спеціальних світлових та звукових сигнальних пристроїв [291a].

4. Центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування і реалізує державну політику у сфері транспорту та дорожнього господарства. Функції цього органу виконують Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України і його структурний підрозділ Директорат з безпеки на транспорті у сфері безпеки на транспорті, які забезпечують формування та реалізацію державної політики з питань безпеки на автомобільному транспорті, а також державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті. До сфери цих їх компетенцій входить:

- виконання функції компетентного органу України у сфері перевезення небезпечних вантажів, реалізації Угоди про прийняття єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, предметів обладнання і частин, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах;
- беруть участь у проведенні технічного розслідування обставин і причин катастроф, аварій, дорожньо-транспортних пригод та подій з тяжкими наслідками на транспорті;
- організовують у межах повноважень, визначених законом, реалізацію державної політики щодо зменшення шкідливого впливу автомобільного транспорту на навколишнє природне середовище;
- організовують заходи загальної безпеки з питань запобігання можливим терористичним актам та актам незаконного втручання у діяльність автомобільного транспорту;

- забезпечують формування політики щодо впровадження страхування на транспорті;

- визначають навчальні заклади, які проводять навчання та перевірку знань з питань державного нагляду за забезпеченням безпеки на автомобільному транспорті;

- визначають технічні служби, які виконують випробовування та інспектування продукції про прийняття єдиних технічних приписів для автомобільних транспортних засобів;

- здійснюють моніторинг та оцінювання результатів реалізації державної політики з безпеки на транспорті, розробляють пропозиції щодо її продовження або коригування [251].

5. Центральний орган виконавчої влади у сфері охорони здоров'я, функції якого виконує Міністерство охорони здоров'я України, на яке покладаються завдання:

- організація забезпечення потерпілих під час ДТП екстреною медичною допомогою;

- затвердження єдиного порядку медичного огляду і переогляду кандидатів у водії та водіїв автомобільних транспортних засобів, переліку медичних протипоказань фізичної і розумової здатності для керування автомобільним транспортним засобом, критеріїв та умов проведення психофізіологічної експертизи з оцінкою рівня розвитку професійно важливих психофізіологічних якостей;

- розроблення порядку направлення водіїв транспортних засобів для проведення огляду з метою виявлення стану алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під дією лікарських препаратів;

- затвердження порядку забезпечення соціального захисту та безпечних умов праці водіїв і контролю за його дотриманням.

6. Центрального органу виконавчої влади у сфері освіти та науки, функції якого виконує Міністерство освіти і науки України:

- розроблення та затвердження стандартів професійно-технічної освіти для здобуття громадянами професії "Водій транспортного засобу" тієї чи іншої категорії;

- розроблення та затвердження програм навчання, перенавчання і підвищення кваліфікації водіїв автомобільних транспортних засобів;

- розроблення типових програм навчання учнів правил безпечної поведінки на дорозі у загальноосвітніх, професійно-технічних навчальних закладах;

- облік закладів освіти, пов'язаних з навчанням, перенавчанням і підвищенням кваліфікації водіїв автомобільних транспортних засобів.

7. Органи місцевого самоврядування та місцевої виконавчої влади:

- приймають участь у реалізації державної політики стосовно функціонування системи управління безпекою руху на автомобільному транспорті;

- розроблені профільних державних та місцевих цільових програм і здійсненні заходів безпеки дорожнього руху автомобільного транспорту;

- планування та координація заходів з профілактики безпеки руху на автомобільному транспорті;

- розроблені порядку примусової евакуації транспортних засобів з метою зміни місця їх розташування для забезпечення безперешкодного руху інших транспортних засобів або пішоходів;

- погодження проектів на будівництво і ремонт автомобільних доріг, залізничних переїздів, комплексів дорожнього сервісу тощо.

8. Підприємства, установи та організації усіх форм власності та господарювання розробляють і здійснюють заходи для забезпечення та пропаганди безпеки дорожнього руху, проводять у трудових колективах профілактичну роботу щодо забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Органи державної влади та місцевого самоврядування мають сприяти громадським організаціям, об'єднанням громадян і громадянам у здійсненні ними заходів щодо підвищення безпеки, комфорту та культури дорожнього руху [291a].

Методи і способи забезпечення безпеки функціонування комерційного автомобільного транспорту безпосередньо забезпечують якість та ефективності

системи управління безпекою цієї сфери суспільного життя. У залежності від суб'єктивних аспектів їх застосування залежить результативність функціонування системи управління безпекою на автомобільному транспорті. Методи і способи забезпечення безпеки функціонування комерційного автомобільного транспорту доречно класифікувати за функціями управління безпекою на автомобільному транспорті.

Почнем із планової функції. Перший з методів планування безпеки функціонування комерційного автомобільного транспорту є *балансовий метод*. Його доречно застосовувати на рівні автотранспортних підприємств. Він є основним методом планування, адже полягає у співставленні потреб і наявності матеріально-технічних, трудових та фінансових ресурсів. За допомогою цього методу розкриваються внутрішні резерви функціонування комерційного автомобільного транспорту і забезпечення його безпеки. *Експертний метод*, який застосовується на всіх рівнях системи управління безпекою функціонування комерційного автомобільного транспорту. Він базується на прогнозах спеціалістів-експертів, зокрема з проблеми забезпечення безпеки функціонування комерційного автотранспорту. В його основу закладається думка експертів чи колективу експертів, яка базується на професійному, науковому та практичному досвіді. *Нормативний метод*, який орієнтується на визначені норми, регламенти та застосовується з балансовим методом. *Розрахунково-аналітичний метод* дозволяє вивчати і планувати динаміку факторів, які впливають на систему управління безпекою функціонування комерційного автотранспорту на всіх рівнях цієї системи. *Програмно-цільовий метод* перебуває в основі стратегічного планування автотранспортних підприємств, зокрема в аспекті забезпечення безпеки функціонування комерційного автомобільного транспорту, а також формування і реалізації державної політики у цій сфері суспільного життя на рівні органів державної влади [262].

В аспекті організаційної функції забезпечення безпеки функціонування комерційного автомобільного транспорту важливе місце посідають *адміністративні процедури*, які визначають нормативно встановлений порядок

реалізації визначених законом дії, які спрямовані на виконання цієї управлінської функції із застосуванням всього масиву адміністративного інструментарію аж до примусу [317, С. 146].

Процедури поділяються на *безпирні*, які не передбачають застосування санкцій під час правового регулювання, адже відсутній спір; і *юрисдикційні*, які регулюють порядок взаємовідносин сторін у конфлікті із застосуванням санкційних норм матеріального права та прийняттям правозастосовного акту [111]. Кононов П.І. і Лазарєв І.М. пропонують класифікацію адміністративних процедур щодо виконання організаційної функції забезпечення безпеки функціонування комерційного автомобільного транспорту:

- дозвільні;
- реєстраційні;
- ліцензійно-дозвільні;
- правопредставницькі;
- екзаменаційно-конкурсні;
- експертно-посвідчувальні;
- державно-заохочувальні [317, С. 148].

Дозвільні процедури у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті передбачають дозвільно-ліцензійні процедури щодо надання прав на перевезення визначених категорій вантажів та пасажирів у межах України.

Ліцензування відіграє особливу роль в упорядкуванні господарських відносин, набутті правового статусу відповідними суб'єктами господарювання, забезпечуючи їх легітимне функціонування, дає змогу поєднувати приватні інтереси господарюючих суб'єктів з публічними інтересами суспільства загалом. Крім ліцензування, законодавством України передбачено сертифікаційні процедури для оцінки відповідності нормативним вимогам транспортних засобів, робіт, послуг у сфері автомобільного транспорту. Ліцензування перевезень вантажів і пасажирів автомобільним транспортом сприяє підвищенню рівня якості транспортних послуг та рівня безпеки у цій сфері [160, С. 38].

Скрипа Є.В. у своїй докторській дисертації дає слушне тлумачення поняття «реєстраційні процедури у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті» як сукупності передбачених законодавством дій уповноважених на їх здійснення органів державної влади стосовно отримання, обробки та внесення інформації до офіційних реєстрів для посвідчення юридичних фактів, які породжують, продовжують чи припиняють правові відносини, які відіграють важливе значення щодо забезпечення безпеки на автомобільному транспорті [317, С. 158].

Реєстраційні процедури складають комплекс процедур, які здійснюють різні органи державної влади. Сервісні центри МВС України реєструють або знімають з обліку транспортні засоби усіх типів; видають свідоцтва про реєстрацію, тимчасові реєстраційні талони та номерні знаки на транспортні засоби і здійснюють обмін цих документів; вносять до Єдиного державного реєстру МВС інформацію про накладення або зняття обмежень щодо транспортних засобів та їх власників; ведення реєстру підприємств, які здійснюють торгівлю транспортними засобами та запчастинами до них та мають їх ідентифікаційні номери [78, Ст. 302]. Державна служба України з безпеки на транспорті здійснює реєстрацію автостанцій у межах процесу їх атестації.

Отже, реєстраційна процедура є складовою процесу атестації. Реєстрацію також проводять під час ліцензування Укртрансбезпекою провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів і небезпечних відходів автомобільним транспортом, а також міжнародних перевезень пасажирів та вантажів. Саме тому реєстрація є інструментом обліку суб'єктів, які отримали право на здійснення конкретної роботи, яка становить потенційну зону ризику.

Дозвільні процедури мають своєрідну специфіку і здійснюються значно частіше ніж реєстраційні. На відміну від реєстраційних процедур, дозвільні безпосередньо пов'язані з прийняттям управлінських рішень, що суттєво впливає на правовий статус суб'єктів цих рішень. Дозвільні процедури на автомобільному транспорті – це комплекс адміністративних дій уповноваженого органу, які

налаштовані на вирішення питань щодо надання чи відмови фізичній або юридичній особі комплексу правомочностей (прав) щодо можливості провадження певної діяльності у сфері безпеки дорожнього руху з наданням індивідуального адміністративного акту.

У юридичній літературі виокремлюються такі види дозволів: ліцензія, дозвіл, спеціальний дозвіл, допуск, випуск, узгодження, пропуск, спеціальний пропуск, свідоцтво, огляд, затвердження, перевірка, експертиза, атестація, акредитація, диплом, сертифікат, схвалення типу транспортного засобу, квотування, спеціальне право, паспорт, мандат тощо [120]. Але у сфері забезпечення безпеки комерційного автомобільного транспорту на підставі чинного законодавства застосовуються лише такі типи дозволів, як ліцензія і дозвіл.

Процедура дозволу здійснюється:

- у вигляді процедури допуску, коли надається громадянам на право керування транспортним засобом через процедуру іспиту;
- встановлення та використання на транспортних засобах спеціальних звукових та світлових сигнальних пристроїв, які здійснюють сервісні центри МВС;
- дозвіл на перевезення пасажирів автомобільним транспортом (Укртрансбезпека);
- дозвіл на міжнародні перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом (Укртрансбезпека);
- дозвіл на поїздку територією іноземної держави під час виконання нерегулярних перевезень пасажирів автомобільним транспортом (Укртрансбезпека).

Процедура надання ліцензій як різновид дозволів, які надаються у порядку ліцензування. Хоча юридичні параметри дозволів і ліцензій схожі між собою, схожі і процедури їх видачі, але природа їх мета видачі відмінна. Дозволи надають конкретне право чи комплекс правомочностей на здійснення певних дій, а ліцензія – це дозволи на провадження певного типу господарської діяльності, тобто межі реалізації ліцензійних процедур значно вужчі, ніж у дозвільних [317, С. 176-177]. Ліцензійні процедури встановлюють вимогу не лише надання вичерпного переліку

документів, але й організаційних, кадрових і технологічних вимог до матеріально-технічної бази ліцензіата та засобів провадження визначеної діяльності [252].

Правопредставницькі адміністративні функції у сфері забезпечення безпеки функціонування комерційного автотранспорту – це функції, які виконують повноважні публічні органи влади щодо здійснення адміністративних процедур відповідно до заяв фізичних і юридичних осіб, учасників автомобільного руху та автомобільних перевезень пасажирів і вантажів, з чітким визначенням та оприлюдненням алгоритму здійснення відповідних адміністративних процедур.

Екзаменаційно-конкурсні адміністративні процедури у сфері забезпечення безпеки функціонування комерційного автотранспорту мають дві складові: екзаменаційну і конкурсну. Екзаменаційні процедури у цій сфері суспільного життя проводяться стосовно перевірки знань і навичок фізичних осіб, які претендують на право водіння автомобільним транспортом певної категорії. Якість проведення цієї адміністративної процедури сприяє формуванню належної культури у сфері дорожнього автомобільного руху та є провідним елементом формування факторів, які сприяють мінімізації появи загроз безпечному функціонуванню автомобільного транспорту, зокрема і комерційного. Конкурсні адміністративні процедури у сфері забезпечення безпеки функціонування комерційного автотранспорту спрямовані на реалізацію кваліфікованих потреб щодо заміщення вакантних посад в уповноважених органах влади, які дотичні до системи управління безпекою на автомобільному транспорті.

Експертно-посвідчувальні адміністративні процедури стосуються діяльності компетентних адміністративних органів щодо вирішення індивідуальних справ (як правило зумовлених ДТП), пов'язаних з офіційним підтвердженням (посвідченням) від імені державних суб'єктів права стосовно правового статусу або відповідності діяльності фізичної або юридичної особи вимогам, встановленим чинним законодавством [365, С. 148]. Ці процедури виконують на місці ДТП представники Патрульної поліції України та експерти різних фахів (за потреби), які надають фахове документальне посвідчення щодо різних аспектів ДТП, що будуть покладені в основу адміністративного чи кримінального провадження.

Наступний блок процедур стосується контрольних функції управління безпекою функціонування комерційного автомобільного транспорту. У сучасній юридичній літературі розмежовують два поняття: «контроль» і «нагляд». Але це суто доктринальний підхід, який не має жодного законодавчого закріплення. Тому є сенс схилитись до думки багатьох науковців, що контроль і нагляд становлять собою єдину контрольню-наглядову функцію управління, яку ми будемо називати «контрольною функцією управління», підходячи до цього питання не стільки з точки зору юриспруденції, скільки в управлінському ракурсі.

Контрольна функція теж реалізується через систему відповідних адміністративних процедур. Отже, контрольні процедури у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті спрямовані на досягнення:

- координації, регулювання і контролювання діяльності суб'єктів, яка стосується сфери забезпечення безпеки на автомобільному транспорті;
- забезпечення спрямування діяльності цих суб'єктів у відповідності з чинними законодавством і стандартами та принципу законності і соціальної спрямованості;
- виявлення та притягнення до відповідальності суб'єктів, які порушують відповідні вимоги, стандарти і принципи у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті [317, С. 186].

Контрольні функції уповноважених органів у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті мають двояке спрямування: на невідпорядкованих суб'єктів для встановлення відповідності їх діяльності чинним вимогам, стандартам і принципам та на контролюючі органи для забезпечення законності і якості їх діяльності.

Основну масу контрольних функцій реалізує Укртрансбезпека, контрольна діяльність якої регламентується Постановою КМ України від 8 листопада 2008 р. № 1567 «Про затвердження Порядку здійснення державного контролю на автомобільному транспорті» [47]. У цьому Порядку визначені контрольні процедури у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті.

Згідно цього нормативно-правового акту основними процедурами у цій сфері суспільного життя є рейдові перевірки, які проводяться у будь-який час але за визначеним графіком. У разі виявлення порушень, контролюючий орган виносить постанову про накладання адміністративно-господарського штрафу та припис щодо усунення порушень законодавства.

Контрольні процедури у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті здійснює МВС України в особі патрульної служби, яка здійснює цілодобове патрулювання для здійснення контролю стосовно дотримання правил дорожнього руху, забезпечення його безпеки, регулювання. У межах здійснення цієї контрольної функції патрульна поліція має повноваження проводити такі процедури:

- перевіряти у громадян документи, передбачені Порядком;
- здійснювати особистий огляд, огляд речей, транспортного засобу та вантажу;
- у виняткових випадках не дотримуватись правил дорожнього руху;
- обмежувати або забороняти рух транспортних засобів і пішоходів у разі затримання правопорушників при аваріях, надзвичайних обставинах, які загрожують життю і здоров'ю людей;
- затримувати і забезпечувати доставлення транспортних засобів для тимчасового зберігання [76]

Головним контрольним органом щодо регулювання діяльності суб'єктів проведення адміністративних процедур у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті є КМ України, який, переважно здійснює ці свої функції через органи виконавчої влади, шляхом спрямування і координації їх діяльності. Зокрема, КМ України контролює діяльність МВС України та Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України, у підпорядкуванні яких діють органи виконавчої влади, що реалізують найважливіші контрольні процедури у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Важливу роль у контролі і нагляді за діяльністю Укртрансбезпеки і Національної

поліції у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті відіграють керівники цих органів та відповідні внутрішньоструктурні підрозділи.

Види відповідних контрольних процедур у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті:

- інспектування – перевірка службової діяльності підрозділів поліції за всіма напрямками;
- контрольна перевірка - перевірка службової діяльності підрозділів поліції за всіма напрямками внаслідок заходів, вжитих щодо усунення недоліків, виявлених під час інспектування;
 - план-завдання – перевірка заздалегідь складеним переліком питань;
 - цільова перевірка – охоплює конкретні напрямки діяльності поліції;
 - позапланова перевірка, яка проводиться за наявності фактів, що є підставою для службового розслідування; у разі обґрунтованого звернення фізичних чи юридичних осіб про порушення посадовими особами поліції вимог чинного законодавства; за дорученням Президента України, КМ України, Міністра внутрішніх справ [73];.

У сфері діяльності Укртрансбезпеки контрольні процедури здійснюються у таких формах:

- перевірка діяльності органу та його територіальних підрозділів;
- розробка і затвердження планів роботи;
- проведення нарад з питань діяльності органу [45, Ст. 604].

Отже, порівняно з іншими адміністративними процедурами, контрольні у найбільшій формі виражають владний вплив держави у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, які дозволяють застосовувати юридичні санкції до порушників визначених чинним законодавством легальних режимів функціонування автомобільного транспорту у межах реалізації законних процедур.

І, остання мотиваційна функція управління у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті реалізується шляхом застосування методів адміністративних, економічних та соціально-регуляторних, які реалізуються через комплекс процедур.

Адміністративні методи мотивації, зокрема у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті, мають вплив на індивіда, групу через накази, розпорядження, завдання тощо. Вони спрямовані як на працівників органів державної влади, які повноважні вступати у правовідносини у цій сфері суспільних відносин, а також учасників суб'єктів дорожнього руху. Фактично, всі адміністративні процедури щодо виконання організаційної функції забезпечення безпеки функціонування комерційного автомобільного транспорту, зокрема: дозвільні, реєстраційні, ліцензійно-дозвільні, правопредставницькі, екзаменаційно-конкурсні, експертно-посвідчувальні можна об'єднати єдиною кваліфікаційною ознакою, як державно-заохочувальні процедури в аспекті реалізації мотиваційної функції управління, адже спонукають учасників відповідних правовідносин до дотримання правил, виконання яких спрямоване на забезпечення безпеки у сфері функціонування комерційного автомобільного транспорту.

Економічні методи передбачають внесення у процес мотивації вартісних важелів впливу у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті і мають два вектори свого спрямування:

- щодо мотивування працівників уповноважених органів влади, які управляють системою правовідносин у цій сфері суспільних відносин (прямі і непрямі економічні процедури: процедури преміювання, пільги на навчання, доплата за стаж роботи, користування житлом та транспортом, надбавки до пенсії);
- щодо мотивування працівників автотранспортних підприємств (прямі і непрямі економічні процедури (зокрема, крім перелічених: оплата путівок працівникам на лікування ті відпочинок; пільгове харчування), а також система штрафів внаслідок притягнення до відповідальності суб'єктів, які порушують відповідні вимоги, стандарти і принципи у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті.

Соціально-регуляторні (соціально-психологічні) методи – це сукупність специфічних прийомів впливу на особистісні відносини, які виникають у трудових колективах, а також на соціальні процеси, які у них відбуваються. Вони діють як регулятори соціальних, психологічних, ідеологічних та етичних відносин у

колективі. Ці мотиваційні методи застосовуються в органах державної влади, які повноважні вступати у правовідносини у сфері забезпечення безпеки на автомобільному транспорті та в автотранспортних підприємствах. Вони не є природніми щодо фізичних осіб учасників дорожнього руху.

Соціальні методи передбачають підвищення соціально-виробничої активності (встановлення лідерів, встановлення стандартів зразкової поведінки); підтримка соціального наслідування (огляди-конкурси, присвоєння звання "Кращий у професії", святкування ювілеїв і знаменних дат тощо); моральне стимулювання; соціальне планування; зміна структури персоналу; підвищення кваліфікації; поліпшення умов праці, побуту, охорони здоров'я; задоволення потреб розвитку (зокрема, фізичного) персоналу.

Психологічні методи передбачають гуманізацію праці (покращення її умов та санітарно-гігієнічних норм); психологічні-технології (переконання, прохання, похвала, порада, засудження тощо); задоволення професійних інтересів; професійний відбір і навчання персоналу; комплектування за критерієм психологічної сумісності працівників; встановлення гармонічних стосунків між керівниками та підлеглими; залучення працівників до процесу управління; заохочення творчості, ініціативи, самостійності [352].

Отже, методична основа питань публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту складається з комплексу принципів, структури і логічної організації системи управління безпекою руху на автомобільному транспорті та методів і способів її функціонування. Дотримання принципів є головною передумовою діяльності уповноважених органів у сфері забезпечення безпеки автомобільного транспорту та учасників дорожнього руху. Сутність системи управління безпекою руху на автомобільному транспорті, її структура та логічна організація полягає у забезпеченні розвитку і покращення безпеки комерційного автомобільного транспорту та поліпшення доступу до ринку автоперевезень. Методи і способи забезпечення безпеки функціонування комерційного автомобільного транспорту безпосередньо забезпечують якість і ефективності системи управління безпекою цієї сфери суспільного життя.

Відповідно до суб'єктивних аспектів їх застосування залежить результативність функціонування системи управління безпекою на автомобільному транспорті. Методи і способи забезпечення безпеки функціонування комерційного автомобільного транспорту доречно класифікувати за функціями управління безпекою на автомобільному транспорті, які за винятком мотиваційних методів, функціонують у формі процедур, закріплених у чинному законодавстві.

Висновки до розділу 1

1. Таким чином, розглянувши сучасний науковий доробок щодо сутності провідних понять в аспекті публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту, автор окреслив власне розуміння понятійного апарату, який є основою його наукової роботи та спрямований на адекватне розуміння його думок і наукових висновків.

Поняття «публічне» - визначає якісну характеристику таких суспільних явищ, як управління та політика, і суспільних феноменів, як влада та держава. Їх якість виражається мірою відображення і відстоювання суспільних інтересів. Чим більше відображає і відстоює держава у своїй політиці та управлінні суспільний інтерес, тим більш вони публічні, чим менше – тим менше вони публічні. Інакше кажучи, у разі, коли державна влада у своїй політиці та управлінні відображає і відстоює інтереси більшості верств населення, тим більш її політика та управління публічні, чим значно вузких соціальних прошарків, тим менш публічне.

Управління, яке відстоює інтереси більшості прошарків суспільства, за своєю якісною характеристикою є більш публічне. Тобто, державне управління теж можна вважати публічним, адже за своїм призначенням і спрямуванням воно має забезпечувати інтереси різноманітних прошарків суспільства. Управління на рівні місцевого самоврядування – це яскравий приклад публічного управління, адже

воно не підпорядковується системі державного управління, а також формується не за принципом призначення, як на державні посади, а на виборних засадах.

Однією з провідних цілей будь-якого управління є забезпечення безпеки, тобто фізичного існування людей і організацій та стану захищеності їх інтересів. Спроможність до оцінки негативних наслідків зовнішніх впливів і породжує феномен безпеки. Негативні наслідки зовнішніх впливів породжують в організмі (людини чи організації) відчуття небезпеки, феномен якої має велике значення для збереження життя. З цього можна зробити висновок: організм загине у разі несприйняття ним навколишнього світу крізь призму небезпеки. Особливість феномена безпеки і небезпеки зумовлюється формою їх суб'єктивного визначення. За своєю сутністю вони є суб'єктивним рефлексивним визначенням існування небезпеки чи безпеки. Отже, поняття «безпека» є різноплановим і позначає складне соціально-політичне явище, адже акумулює у собі багатогранну життєдіяльність, накопичений історичний досвід, уподобання і культуру кожної людини, суспільства, держави, загалом земної цивілізації.

Управління безпекою є функцією самого об'єкта, на який спрямовані наявні та перспективні загрози. Воно передбачає перманентну цілеспрямовану управлінську діяльність щодо прогнозування змін зовнішнього і внутрішнього середовищ, формування комплексу адекватних заходів на основі розроблених моделей реагування щодо прийняття оптимального управлінського рішення стосовно подолання загроз, з використанням методів стратегічного та інструментами кризового управління для забезпечення функціонування об'єкту за його цільовим призначенням.

2. У вітчизняній науці у сфері безпеки функціонування комерційного автомобільного транспорту дослідження торкалися майже усіх аспектів цієї наукової проблеми, які можна структурувати за такими напрямками:

- сутність поняття «суб'єктів безпеки на автомобільному транспорті»;
- сутність і зміст державної транспортної політики;
- проблеми здійснення контролю у сфері безпеки функціонування комерційного автомобільного транспорту;

- організаційно-правові аспекти державного контролю у сфері безпеки функціонування комерційного автомобільного транспорту;
- комплекс статистичної інформації;
- правові проблемні аспекти у сфері безпеки автомобільного транспорту;
- особливості правового регулювання забезпечення безпеки автомобільного руху;
- проблемні аспекти адміністративної відповідальності за порушення безпеки у сфері функціонування автомобільного транспорту;
- системи державних стандартів у сфері безпеки дорожнього руху з урахуванням міжнародних вимог та угод;
- сутність і значення транспортної інфраструктури у соціально-економічному житті суспільства.

Всі ці наукові проблемні аспекти доволі ретельно дослідженні, хоча у науковців зберігаються різні точки зору і методичні підходи щодо їх аналізу та формування власних висновків. Але не дивлячись на це, потреба щодо подальшого науково аналізу проблем безпеки функціонування комерційного автомобільного транспорту залишається актуальною, адже постійно змінюється технічний аспект використання автотранспорту, його вагомість у соціально-економічному житті суспільства та особливостей потреб у його використанні.

3. Методологічна основа питань публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту складається з комплексу принципів, структури і логічної організації системи управління безпекою руху на автомобільному транспорті та методів і способів її функціонування. Дотримання принципів є головною передумовою діяльності уповноважених органів у сфері забезпечення безпеки автомобільного транспорту та учасників дорожнього руху. Сутність системи управління безпекою руху на автомобільному транспорті, її структура та логічна організація полягає у забезпеченні розвитку і покращення безпеки комерційного автомобільного транспорту і поліпшення доступу до ринку автоперевезень. Методи і способи забезпечення безпеки функціонування комерційного автомобільного транспорту безпосередньо забезпечують якість і

ефективності системи управління безпекою цієї сфери суспільного життя. Їх застосування залежить від суб'єктивних аспектів досягнення результативність функціонування системи управління безпекою на автомобільному транспорті. Методи і способи забезпечення безпеки функціонування комерційного автомобільного транспорту доречно класифікувати за функціями управління безпекою на автомобільному транспорті, які за винятком мотиваційних методів, функціонують у формі процедур, закріплених у чинному законодавстві.

РОЗДІЛ 2

СТАН ТА ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ СИСТЕМИ ПУБЛІЧНОГО УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ КОМЕРЦІЙНОГО АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ

2.1. Нормативно-правове регулювання системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту

Правник О.І. Безпалова раціонально визначила структуру нормативно-правових актів, які регламентують сферу будь-якої суспільної діяльності в Україні [115, С. 112]: міжнародні правові акти, Конституція України, законодавчі акти (поділяються на: закони, які визначають загальні засади інституціональної діяльності; закони, що визначають специфіку відповідного управління), підзаконні нормативно-правові акти; акти індивідуальної дії, які видаються на підставі конкретних юридичних норм, тобто індивідуальне регулювання, яке впорядковує поведінку людей за допомогою актів застосування норм права, індивідуальних рішень, розрахованих на одну конкретну життєву ситуацію [316].

1. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, враховуючи зобов'язання, які взяла на себе Україна, у зокрема щодо імплементації вимог 9 директив та 3 регламентів, передбачених у Додатку XXXII до Глави 7 «Транспорт» зазначеної Угоди.

Статтями 367 і 368 Угоди передбачено співпрацю сторін у частині забезпечення умов для здійснення безпечних транспортних перевезень, а також інтермодальності та інтегрованості транспортних систем. Така співпраця має забезпечити реструктуризацію та реформування транспортного сектору України, гармонізації та уніфікації законодавства до стандартів ЄС, урахування перелік заходів, передбачених у Додатку XXXII [14a].

На підставі Угоди про асоціацію між Україною та ЄС, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, вчинену у частині політичних положень 21 березня 2014 р. та у частині торговельно-економічних і галузевих положень - 27 червня 2014 р., на Україну поширюється чинність нормативно-правових актів ЄС [30], які регулюють публічне управління безпекою комерційного автомобільного транспорту. Статтями 367 і 368 Угоди передбачено співпрацю сторін у частині забезпечення умов для здійснення безпечних транспортних перевезень, а також інтермодальності та інтероперабельності транспортних систем. Така співпраця має забезпечити реструктуризацію та реформування транспортного сектору України, гармонізації та уніфікації законодавства до стандартів ЄС, ураховуючи перелік заходів, передбачених у Додатку XXXII [14a]. Україна взяла на себе зобов'язання імплементувати вимоги 9 директив та 3 регламентів, передбачених у Додатку XXXII до Глави 7 «Транспорт» зазначеної Угоди. А саме:

- Директива Ради 96/53/ЄС від 25 липня 1996 р. про встановлення для певних автомобільних транспортних засобів, що рухаються в межах Співтовариства, максимально дозволених розмірів у разі національних і міжнародних перевезеннях і максимально дозволеної ваги у разі міжнародних перевезеннях (положення Директиви мають бути повною мірою імплементовані протягом трьох років відповідно) [379];

- Директиви Європейського парламенту і Ради 2006/126/ЄС від 20 грудня 2006 р. про посвідчення водія. Вони спрямовані на гармонізацію правил стосовно посвідчення водія [1]. Правила є основним елементом спільної транспортної політики, спрямовані на покращення безпеки дорожнього руху та спрощують вільний рух осіб;

- Регламент (ЄС) № 1071/2009 Європейського Парламенту та Ради від 21 жовтня 2009 р. про встановлення спільних правил стосовно умов, яких потрібно дотримуватись для провадження діяльності оператора автомобільних перевезень, і про припинення дії Директиви Ради 96/26/ЄС [8];

- Директива № 2009/40/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 06 травня 2009 р. про перевірки щодо придатності до експлуатації автомобілів та автопричепів (положення Директиви повною мірою мають бути імплементовані протягом п'яти років відповідно) [384];

- Директиви 2002/15/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 11 березня 2002 р. про організацію робочого часу осіб, які провадять мобільну автотранспортну діяльність. Дорожня карта з підтримки імплементации Директиви Ради 87/540/ЄЕС про доступ до перевезення товарів національними і міжнародними водними шляхами, а також про взаємне визнання дипломів, сертифікатів та інших офіційних посвідчень кваліфікаційного рівня для провадження такої діяльності (положення Директиви мають бути імплементовані у повному обсязі протягом п'яти років відповідно) [2];

- Директиви 2014/47/ЄС від 3 квітня 2014 р. про технічну придорожню перевірку придатності до експлуатації комерційних транспортних засобів, що пересуваються у Союзі і визнання Директиви 2000/30/ЄС такою, що втратила чинність [4];

- Директиви Ради 92/6/ЄЕС від 10 лютого 1992 р. щодо встановлення та використання пристроїв обмеження швидкості для певних категорій механічних засобів (положення Директиви мають бути повною мірою імплементовані протягом чотирьох років після набрання чинності Угодою про асоціацію) [5];

- Директиви 2003/59/ЄС Європейського Парламенту та Ради про початкову кваліфікацію і періодичну підготовку водіїв деяких видів автомобільного транспорту для перевезення товарів або пасажирів, що вносить зміни до Регламенту Ради (ЄЕС) № 3820/85 та Директиви Ради 91/439/ЄЕС, та скасовує Директиву Ради 76/914/ЄЕС (положення Директиви мають бути імплементовані у повному обсязі протягом п'яти років відповідно) [3];

- Директива № 2008/68/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 24 вересня 2008 р. про перевезення небезпечних вантажів наземним транспортом (положення Директиви повною мірою мають бути імплементовані протягом трьох років відповідно) [383];

- Регламент Європейського парламенту і Ради (ЄС) № 561/2006 від 15 березня 2006 р. про гармонізацію певного соціального законодавства стосовно дорожнього транспорту, внесення змін до регламентів Ради (ЄЕС) № 3821/85 та (ЄС) № 2135/98, і скасування Регламенту Ради (ЄЕС) № 3820/85 [9], встановлює правила щодо часу перебування за кермом, перерв та періодів відпочинку для водіїв, які здійснюють дорожні перевезення вантажів та пасажирів, для гармонізації умов конкуренції між видами внутрішніх перевезень, особливо у секторі дорожніх перевезень, покращення умов праці та підвищення безпеки дорожнього руху. Цей Регламент також має на меті сприяти застосуванню державами-членами вдосконалених практик моніторингу та правозастосування, а також вдосконалених трудових практик у сфері дорожнього транспорту. (Положення Регламенту мають бути імплементовані протягом п'яти років відповідно).

- Регламент (ЄЕС) № 3821/85 від 20 грудня 1985 р. про реєструвальні пристрої на автомобільному транспорті (положення Регламенту мають бути імплементовані протягом п'яти років відповідно) [380];

- Директива 2006/22/ЄС Європейського Парламенту і Ради від 15 березня 2006 р. про мінімальні вимоги до імплементатії Регламентів Ради (ЄЕС) № 3820/85 і (ЄЕС) № 3821/85 про соціальне законодавство, що стосується діяльності автомобільного транспорту (положення Директиви мають бути у повному обсягу імплементовані протягом п'яти років відповідно) [382];

- Регламент (ЄС) № 1071/2009 Європейського Парламенту та Ради від 21 жовтня 2009 р., що запроваджує загальні правила щодо умов допуску до роботи операторів автомобільних перевезень та скасування Директиви Ради № 96/26/ЄС (положення Регламенту мають бути імплементовані протягом семи років відповідно) [402];

- Міжнародного стандарту менеджменту охорони здоров'я і безпеки праці ISO 45001:2018 з 2021р. на заміну OHSAS 18001 [250].

Поряд з цим, питання нормативно-правового регулювання забезпечення безпеки на автомобільному транспорті в ЄС забезпечено: Європейською Угодою

про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (ДОПНВ) [14], Хартією якості Міжнародних автомобільних вантажних перевезень в системі Багатосторонньої Квоти ЄКМТ [363], Європейською Угодою, що доповнює Конвенцію про дорожні знаки і сигнали [6], а також Конвенцією про дорожній рух [7], відкриті для підписання у Відні 08 листопада 1968 р. (так звана Віденська Конвенція) та інші документи.

2. Конституція України [10], в ст. 8 закріплено дію принципу верховенства права, який є провідним принципом функціонування системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту. Ст. 16 визначає забезпечення екологічної безпеки і підтримання екологічної рівноваги на території України, що є одним з провідних напрямів забезпечення безпеки функціонування автомобільного транспорту. Розділ II «Права, свободи та обов'язки людини і громадянина» окреслюють масштаб прав і свобод громадян, зокрема у ст. 27 гарантується право кожної людини на життя, що є головним напрямом функціонування системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту; ст. 41, якою визнається інституція приватної власності і гарантується право громадян володіти, користуватися і розпоряджатися своєю власністю, зокрема засобами автомобільного руху, які можуть застосовуватись у комерційних цілях, але за умови, що вони не будуть завдавати шкоди правам, свободам та гідності громадян, інтересам суспільства, погіршувати екологічну ситуацію і природні якості землі; ст. 42, якою надається право громадянам займатись підприємницькою діяльністю на засадах конкуренції.

3. Великий масив законодавчих актів, які регулюють функціонування системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту:

а) закони, які визначають загальні засади інституціональної діяльності:

- Кодекс України про адміністративні правопорушення введено у дію з 1 червня 1985 р. Постановою Верховної Ради Української РСР від 7 грудня 1984 р. N 8074-X [12] (з 541 зміною та доповненням, починаючи з 12.04.1985 р. до 01.12.2022 р.). Ст. 14 (14₁, 14₂, 14₃) визначає відповідальність власників

(співвласників) транспортних засобів; за адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксовані в автоматичному режимі, та за порушення правил зупинки, стоянки, паркування транспортних засобів, зафіксовані в режимі фотозйомки (відеозапису); за адміністративні правопорушення у сфері безпеки на автомобільному транспорті; ст. 80-81 – відповідальність за випуск в експлуатацію транспортних та інших пересувних засобів з перевищенням нормативів вмісту забруднюючих речовин у відпрацьованих газах та експлуатацію автотранспортних та інших пересувних засобів з перевищенням нормативів вмісту забруднюючих речовин у відпрацьованих газах; ст. 88 – відповідальність за незаконне вивезення з України і ввезення на її територію об'єктів тваринного і рослинного світу; глава 10 (ст. 119, 121-133, 136, 139-142, - відповідальність за порушення на автотранспорті);

- Закон України «Про транспорт» від 10 листопада 1994 р. № 232/94-ВР [31] (з 25 змінами та доповненнями, починаючи з 18.11.1997 р. до 18.10.2022 р.), який визначає правові, економічні, організаційні та соціальні основи діяльності будь-якого виду транспорту. У ст. 3 визначена мета і перелічені цілі управління транспортом, зокрема щодо захисту прав громадян під час їх транспортного обслуговування та безпечного функціонування транспорту, а також охорона навколишнього природного середовища від шкідливого впливу транспорту. Ст. 8 передбачається ліцензування окремих видів транспортної діяльності, що, зокрема спрямовано на забезпечення безпеки і надійності роботи транспорту. Ст. 12 визначені вичерпні обов'язки та права підприємств транспорту, а ст. 14 фіксується механізм охорони вантажів та об'єктів транспорту. Одна з найбільших статей закону, ст. 16, визначає провідну ціль регулювання – це безпека роботи всіх видів транспорту, ст. 16(1) окреслює інструменти державного нагляду за його функціонуванням, ст. 16(2,3) визначає управлінські повноваження органів державної влади щодо функціонування всіх видів транспорту. Розділ 2 закону визначає структуру транспортної системи України, зокрема ст. 30-31 присвячена структурі автомобільного транспорту, його землям та системі дорожнього господарства;

- Закон України «Про охорону праці» від 14 жовтня 1992 р. № 2694-XII [28] (з 30 змінами та доповненнями, починаючи з 15.05.1996 р. до 28.07.2022 р.), яким визначаються основні положення щодо реалізації конституційного права працівників на охорону їх життя і здоров'я у процесі трудової діяльності, на належні, безпечні і здорові умови праці, регулює за участю відповідних органів державної влади відносини між роботодавцем та працівником з питань безпеки, гігієни праці і виробничого середовища та встановлює єдиний порядок організації охорони праці в Україні. Норми цього закону поширюються на систему функціонування автомобільного транспорту;

- Закон України «Про державний кордон України» від 4 листопада 1991 р. № 1777-XII [22] (з 15 змінами та доповненнями, починаючи з 18.06.1996 р. до 15.07.2021 р.), у якому в ст. 8-9,12 визначений режим державного кордону України та порядок його перетинання, зокрема автомобільним транспортом; ст. 25-26 визначена особливість прикордонного режиму, зокрема у пунктах пропуску через державний кордон;

- Закон України «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності» від 5 квітня 2007 р. № 877-V [27] (з 48 змінами та доповненнями, починаючи з 23.06.2009 р. до 06.10.2022 р.), який визначає правові та організаційні засади, основні принципи і порядок здійснення державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності, повноваження органів державного нагляду (контролю), їх посадових осіб та права, обов'язки і відповідальність суб'єктів господарювання під час здійснення державного нагляду (контролю). У ст. 1 визначаються поняття, які застосовуються у законі, зокрема: «державний нагляд (контроль)», «інтегрована автоматизована система державного нагляду (контролю)», «прийнятний ризик», «ризик». Норми закону поширюють свою чинність щодо нагляду стосовно будь-якої господарської діяльності, зокрема на функціонування комерційного автомобільного транспорту і підприємств, які його експлуатують (ст. 2). В ньому визначені принципи державного нагляду, вимоги щодо його здійснення та процедури реалізації. У ст. 7 визначений вичерпний перелік розпорядчих документів органів державного нагляду

(контролю), а у ст. 10-11 – права і обов'язки суб'єкта господарювання під час проведення процедур нагляду (контролю);

- Закон України «Про перевезення небезпечних вантажів» від 6 квітня 2000 р. № 1644-III (з 9 змінами та доповненнями, починаючи з 24.09.2008 р. до 18.11.2021 р.), визначає правові, організаційні, соціальні та економічні засади діяльності, пов'язаної з перевезенням небезпечних вантажів залізничним, морським, внутрішнім водним, автомобільним та авіаційним транспортом. У статті 1 закону, у якій визначається тлумачення термінів, визначається поняття «небезпечний вантаж», як речовини, матеріали, вироби, відходи виробничої та іншої діяльності, які внаслідок притаманних їм властивостей за наявності певних факторів можуть під час перевезення спричинити вибух, пожежу, пошкодження технічних засобів, пристроїв, споруд та інших об'єктів, заподіяти матеріальні збитки та шкоду довкіллю, а також призвести до загибелі, травмування, отруєння людей, тварин і які за міжнародними договорами, згода на обов'язковість яких надана ВР України, або за результатами випробувань в установленому порядку залежно від ступеня їх впливу на довкілля або людину, віднесено до одного з класів небезпечних речовин», а також «небезпечні речовини» - речовини, віднесені до таких класів: клас 1 - вибухові речовини та вироби; клас 2 - гази; клас 3 - легкозаймисті рідини; клас 4.1 - легкозаймисті тверді речовини; клас 4.2 - речовини, схильні до самозаймання; клас 4.3 - речовини, що виділяють легкозаймисті гази при стиканні з водою; клас 5.1 - речовини, що окислюють; клас 5.2 - органічні пероксиди; клас 6.1 - токсичні речовини; клас 6.2 - інфекційні речовини; клас 7 - радіоактивні матеріали; клас 8 - корозійні речовини; клас 9 - інші небезпечні речовини та вироби» [29];

- Закон України «Про транспортно-експедиторську діяльність» від 1 липня 2004 р. № 1955-IV (з 3 змінами та доповненнями, починаючи з 16.04.2009 р. до 03.12.2020 р.), яким поняття «транспортно-експедиторська діяльність» тлумачиться як «підприємницька діяльність із надання транспортно-експедиторських послуг з організації та забезпечення перевезень експортних, імпорتنих, транзитних або інших вантажів» [32]. Законом визначається правові та організаційні засади

транспортно-експедиторської діяльності в Україні. У ст. 9 пропонується приміний зміст Договору транспортного експедирування та його виконання, види супроводжувальних товар документів (зокрема, міжнародна автомобільна накладна (CMR));

- Закон України «Про транзит вантажів» від 20 жовтня 1999 р. № 1172-XIV [33] (з 12 змінами та доповненнями, починаючи з 20.11.2003 р. до 03.12.2020 р.) визначає засади організації та здійснення транзиту вантажів авіаційним, автомобільним, залізничним, морським і внутрішнім водним транспортом через територію України;

- Закон України «Про ліцензування видів господарської діяльності» від 2 березня 2015 р. № 222-VIII [26] (з 28 змінами та доповненнями, починаючи з 02.07.2015 р. до 29.07.2022 р.) регулює суспільні відносини у сфері ліцензування видів господарської діяльності, визначає виключний перелік видів господарської діяльності, що підлягають ліцензуванню, встановлює уніфікований порядок їх ліцензування, нагляд і контроль у сфері ліцензування, відповідальність за порушення законодавства у сфері ліцензування видів господарської діяльності. Ним визначені принципи державної ліцензійної політики; організаційна структура системи державного ліцензування, повноваження її суб'єктів, ліцензійні умови, перелік процедур процесу ліцензування, ліцензійні реєстри, нагляд і контроль у сфері ліцензування (ст. 19). У ст. 7 подано перелік видів господарської діяльності, які підлягають ліцензуванню (пункт 24: перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів автомобільним транспортом);

б) закони, що визначають специфіку відповідного управління:

- Закон України «Про дорожній рух» від 30 червня 1993 р. № 3353-XII [24] (з 55 змінами та доповненнями, починаючи з 10.11.1994 р. до 01.12.2022 р.), яким визначаються правові та соціальні основи дорожнього руху з метою захисту життя та здоров'я громадян, створення безпечних і комфортних умов для учасників руху та охорони навколишнього природного середовища, права і обов'язки учасників дорожнього руху. Ст. 3 визначено, що державне управління у сфері дорожнього руху та його безпеки здійснюється КМ України, спеціально уповноважені на це

центральні органи виконавчої влади, місцеві органи виконавчої влади, органи місцевого самоврядування (у 2 розділі визначені їх компетенції у цій сфері суспільного життя та власників транспортних засобів, громадських об'єднань та громадян). Розділ 4 закону фіксує класифікацію автомобільних доріг, основні вимоги до їх проектування, будівництва, реконструкції і ремонту, зокрема з точки зору дорожнього руху автомобільного транспорту; процедури щодо організації дорожнього руху автомобільного транспорту. Розділ 5 закону регулює процедури допуску автомобільного транспорту до дорожнього руху, обов'язкового технічного контролю, реєстрації та обліку транспортних засобів. Розділ 6 визначає нормативи дорожнього руху, які мають відповідати вимогам безпеки, економічності та комфортності дорожнього руху, охорони навколишнього природного середовища і здоров'я людини. Розділ 8 – регулює питання медичного забезпечення безпеки дорожнього руху, а розділ 9 – регулює питання охорона навколишнього природного середовища. У цьому законі також приділена увага нормам, які регулюють державний контроль у сфері дорожнього руху. Ці контролюючі норми відрізняються від норм нагляду тим, що наглядові норми попереднього закону спрямовані на контроль господарської діяльності автотранспортних підприємств, а у цьому законі вони спрямовані на контроль організації безпосередньої безпеки руху автомобільного транспорту. Законом у рамковій формі окреслена градація відповідальності власників транспортних засобів, які приймають участь у дорожньому русі;

- Закон України «Про автомобільні дороги» від 8 вересня 2005 р. № 2862-IV [16] (з 25 змінами та доповненнями, починаючи з 20.12.2005 р. до 17.11.2021 р.) визначає правові, економічні, організаційні та соціальні засади забезпечення функціонування автомобільних доріг, їх будівництва, реконструкції, ремонту і утримання в інтересах держави та користувачів автомобільних доріг. Його дія поширюється на відносини, пов'язані з функціонуванням та розвитком автомобільних доріг незалежно від їх призначення та форм власності. У ст. 5 визначаються види доріг: автомобільні дороги загального користування; вулиці і дороги міст та інших населених пунктів; відомчі (технологічні) автомобільні

дороги; автомобільні дороги на приватних територіях; автомобільні дороги оборонного значення (ст. 5₁). У ст. 6₁ визначена інституційна структура державне управління у сфері безпеки автомобільних доріг;

- Закон України від 17 листопада 2016 р. № 1762-VIII «Про внесення змін до Закону України "Про джерела фінансування дорожнього господарства України" щодо удосконалення механізму фінансування дорожньої галузі» [19], яким передбачено бюджетні видатки на фінансування робіт, пов'язаних з будівництвом, реконструкцією, ремонтом і утриманням автомобільних доріг загального користування, для чого у складі спеціального фонду Державного бюджету України створюється державний дорожній фонд. У ньому визначено статті надходження на ці видатки, напрямки порядок відповідного фінансування;

в) підзаконні нормативно-правові акти:

- постанова КМ України від 1 червня 2002 р. № 733 «Про затвердження Порядку і правил проведення обов'язкового страхування відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів на випадок настання негативних наслідків під час перевезення небезпечних вантажів» [48]. В ній визначено 9 класів небезпечних вантажів, від яких залежить розмір страхових платежів, що фіксується у страховій угоді (подано зразок типового договору). Визначені розміри страхових тарифів, зокрема для автомобільного транспорту;

- постанова КМ України від 18 січня 2001 р. № 30 «Про проїзд великогабаритних та великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами» [54] (з 11 змінами та доповненнями, починаючи з 10.10.2001 р. до 22.03.2017 р.), якою затверджені правила проїзду великогабаритних та великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями і залізничними переїздами, які встановлюють єдині вимоги до режиму та організації здійснення відповідної господарської діяльності, порядок погодження відповідних маршрутів, визначені вимоги щодо водіїв і обладнання відповідних транспортних засобів та процедури отримання дозволу на відповідне перевезення;

- постанова Кабінету Міністрів України від 11 лютого 2015 р. № 103 «Про затвердження Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті» [45] (з 8 змінами та доповненнями, починаючи з 04.02.2016 р. до 29.04.2022 р.), на підставі якого Укртрансбезпека отримала статус центрального органу виконавчої влади, на який покладались чотири завдання: реалізація державної політики з питань безпеки на автомобільному транспорті загального користування, міському електричному, залізничному транспорті; внесення на розгляд Міністра інфраструктури (нині - Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України) пропозицій щодо забезпечення формування державної політики з питань безпеки на автомобільному, міському електричному, залізничному транспорті; здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному, міському електричному, залізничному транспорті; надання у передбачених законом випадках адміністративних послуг у сфері автомобільного, міського електричного, залізничного транспорту.

- розпорядження КМ України від 30 травня 2018 р. № 430-р «Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року» [65]. Стратегією визначаються пріоритети комплексного формування транспортної політики та ефективного державного управління, основні напрями розвитку транспортної галузі на період до 2030 р., а її метою є створення інтегрованого до світової транспортної мережі безпечно функціонуючого та ефективного транспортного комплексу України, задоволення потреб населення у перевезеннях і покращення умов ведення бізнесу для забезпечення конкурентоспроможності та ефективності національної економіки. Для впровадження Стратегії передбачається виконання завдань за такими основними напрямками: конкурентоспроможна та ефективна транспортна система; інноваційний розвиток транспортної галузі та глобальні інвестиційні проекти; безпечний для суспільства, екологічно чистий та енергоефективний транспорт; безперешкодна мобільність та міжрегіональна інтеграція. Отже, третє завдання цілковито спрямоване на впорядкування всіх аспектів безпеки функціонування транспортної системи України, зокрема автомобільного транспорту. Визначено 24 проблемних питання безпеки

функціонування транспортної системи України і сформульовано 66 завдань щодо їх подолання. У Стратегії зафіксовані кінцеві безпекові результати, яких має досягти транспортна система України на 2030 р. Визначено, що моніторинг реалізації Стратегії проводиться у межах повноважень КМ України, Мінінфраструктури (при ньому утворюється Моніторинговий комітет), інших органів виконавчої влади за участю громадських організацій та об'єднань підприємців, міжнародних організацій. Визнано необхідним для етапної реалізації стратегії складати та реалізовувати трирічні плани заходів;

- розпорядження КМ України від 21 жовтня 2020 р. № 1360-р «Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року» [66]. Стратегія спрямована на забезпечення рівня безпеки виключно у сфері функціонування автомобільного транспорту. У ній визначені причини ДТП на автошляхах. Саме тому, метою Стратегії є зниження рівня смертності внаслідок ДТП щонайменше на 30% до 2024 р., зниження ступеня тяжкості їх наслідків для учасників дорожнього руху та зменшення соціально-економічних втрат від дорожньо-транспортного травматизму, а також запровадження ефективної системи управління безпекою дорожнього руху для забезпечення захисту життя і здоров'я населення. Визначені основні принципи розв'язання проблеми, напрями реалізації Стратегії та пріоритети роботи у напрямі підвищення безпеки дорожнього руху, а також окреслені очікувані результати внаслідок реалізації Стратегії;

г) акти індивідуальної дії:

- наказ Міністерства транспорту України від 14 жовтня 1997 р. № 363 «Про затвердження Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні» [90] (з 7 змінами та доповненнями, починаючи з 23.03.1998 р. до 03.06.2019 р.). У правилах визначено види вантажів, які перевозяться автомобільним транспортом; правила укладання договорів щодо відповідних перевезень, правила маркування, пломбування і пакування вантажу та процедура визначення його маси; правила приймання вантажу і оформлення документів для перевезення, його завантаження та розвантаження, а також здачі отримувачу; правила транспортування вантажу, (зокрема у контейнерах, піддонах, пакетах, сільськогосподарської продукції тощо)

і міжміських перевезень; визначена форма та порядок розрахунків за перевезення вантажу; вирішення спірних питань; подано примірний зразок договорів на перевезення вантажу автомобільним транспортом, товарно-транспортної накладної, актів виконаних робіт; перелічено види тари для перевезення харчових продуктів тощо;

- наказ Міністерства транспорту України від 09 лютого 2004 р. № 75 «Про затвердження Порядку організації регулярних, нерегулярних і маятникових перевезень пасажирів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні» [83]. У порядку визначено вимоги щодо організації міжнародних пасажирських перевезень автомобільним транспортом;

- наказ Міністерства транспорту України від 20 серпня 2004 р. № 757 «Про впорядкування системи оформлення, видачі, використання та обліку дозволів на міжнародні перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом» [69] (з 8 змінами та доповненнями, починаючи з 07.10.2005 р. до 17.03.2021 р.), яким затверджувався «Порядок оформлення і видачі дозволів на поїздки по територіях іноземних держав при виконанні перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні, їх обміну та обліку» (узгоджено квоти дозволів, процедури їх оформлення та видачі, а також контролю їх обігу, визначено перелік обмежень щодо дозволів у різних країнах з додатками зразків всіх документів, обумовлених цим порядком) і «Порядок проведення конкурсу та видачі дозвільних документів Європейської Конференції Міністрів Транспорту». На його підставі була утворена Комісія з питань аналізу ефективності використання українськими перевізниками дозволів, розгляду виявлених порушень, вироблення заходів впливу на порушників;

- наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 20 травня 2006 р. № 489 «Про затвердження Експлуатаційних норм середнього ресурсу акумуляторних свинцевих стартерних батарей колісних транспортних засобів і спеціальних машин, виконаних на колісних шасі» [70] (з 5 змінами та доповненнями, починаючи з 04.02.2008 р. до 24.12.2021 р.), на підставі якого функцію розробки експлуатаційних норм середнього ресурсу акумуляторних свинцевих стартерних

батареї покладалось на Державний автотранспортний науково-дослідний і проектний інститут. Вони спрямовувались на забезпечення екологічної безпеки у процесі експлуатації спеціалізованого автомобільного транспорту. Ці Норми не поширюються на акумуляторні свинцеві стартерні батареї КТЗ (колісні транспортні засоби) спеціального призначення, які експлуатують підрозділи Національної поліції України, Національної гвардії України, Міністерства оборони України, Державної служби України з надзвичайних ситуацій, Державної прикордонної служби України, Служби безпеки України, Служби зовнішньої розвідки України, Управління державної охорони України, Державної спеціальної служби транспорту, Державної служби спеціального зв'язку та захисту інформації України, Державного бюро розслідувань;

- наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 12 квітня 2007 р. № 285 «Про затвердження Порядку визначення класу комфортності автобусів, сфери їхнього використання за видами сполучень та режимами руху» [81], в якому визначені вимоги до комфортності автобусів у залежності від їх класу; сфера використання автобусів різних класів та категорій за видами сполучення і протяжністю маршрутів; зафіксована форма свідоцтва відповідності автобуса параметрам комфортності та процедура проведення класифікації автобусів стосовно комфортності;

- наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 05 серпня 2008 р. № 974 «Про затвердження Порядку перевірки технічного стану транспортних засобів автомобільними перевізниками» [84], у якому визначені види, методи, засоби, обсяги і терміни перевірки технічного стану КТЗ;

- наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 05 серпня 2008 р. № 975 «Про затвердження Порядку проведення інструктажів та стажування водіїв колісних транспортних засобів» [85], яким визначено види, організація та порядок проведення інструктажів та стажування водіїв;

- наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 07 квітня 2010 р. № 278 «Про затвердження Порядку розроблення та затвердження паспорта автобусного маршруту» [87], яким встановлено вимоги до паспорта

автомобільного маршруту та порядок його розробки, а також строк його дії та процедура анулювання; подано примірний зразок паспорту регулярних та спеціальних перевезень;

- наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 07 квітня 2010 р. № 279 «Про затвердження форми дозволу на перевезення пасажирів на міжобласних маршрутах загального користування, порядку його видачі та анулювання» [93] (з 2 змінами та доповненнями, починаючи з 05.06.2013 р. до 14.09. 2016 р.), яким визначена процедура підготовки дозволу та його зміст;

- наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 07 червня 2010 р. № 340 «Про затвердження Положення про робочий час і час відпочинку водіїв колісних транспортних засобів» [77] (з 4 змінами та доповненнями, починаючи з 29.12.2011 р. до 24.06. 2021 р.), в якому визначена процедура обліку робочого часу водіїв та перевірки дотримання режимів праці і відпочинку водіїв;

- наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 07 червня 2010 р. № 340 «Про затвердження Інструкції з використання контрольних пристроїв (тахографів) на автомобільному транспорті» [72] (з 2 змінами та доповненнями, починаючи з 16.11.2012 р. до 24.04. 2014 р.), якою визначається порядок установлення, технічного обслуговування та використання контрольних пристроїв (тахографів) на автомобільних транспортних засобах (крім таксі), які використовуються для надання послуг з перевезення пасажирів та вантажів, а також подано примірний варіант складання протоколів перевірки і адаптації тахографів до автомобільного транспорту та їх маркування;

- наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 27 вересня 2010 р. № 700 «Про затвердження Порядку регулювання діяльності автостанцій» [86] (з 5 змінами та доповненнями, починаючи з 01.12.2010 р. до 16.08. 2016 р.), в якому унормовувалась процедура атестацій автостанцій, вимоги до них, механізм визначення розміру автостанційного збору та вартості послуг, що надаються автомобільним перевізникам, на підставі яких складається паспорт автостанцій (у наказі вписані вимоги до нього);

- наказ Міністерства інфраструктури України від 20 червня 2012 р. № 331 «Про затвердження Типової форми договору про здійснення нерегулярних перевезень пасажирів автомобільним транспортом на внутрішньообласних маршрутах протяжністю понад 50 км та міжобласних маршрутах» [92];

- наказ Міністерства інфраструктури України від 20 травня 2013 р. № 305 «Про затвердження Порядку формування, затвердження та ведення реєстру міжнародних, міжміських та приміських автобусних маршрутів загального користування» [89] (з 1 зміною та доповненням від 16.08.2016 р.), яким унормовувався механізм формування, затвердження та ведення реєстру міжнародних, міжміських та приміських автобусних маршрутів загального користування, а також Єдиного електронного реєстру автобусних маршрутів; зафіксована процедура формування і ведення реєстрів і внесення відомостей до Єдиного електронного реєстру; подана таблиця порядкових номерів адміністративно-територіальних одиниць, що зазначаються на початку номера автобусного маршруту (рейсу);

- наказ Міністерства інфраструктури України від 15 липня 2013 р. № 480 «Про затвердження Порядку організації перевезень пасажирів та багажу автомобільним транспортом» [82] (з 1 зміною та доповненням від 16.08.2016 р.), яким унормовувався механізм організації підготовки до відкриття автобусних маршрутів загального користування (крім міжнародних) та обстеження пасажиропотоків з метою вивчення попиту населення на пасажирські перевезення на міських, приміських, міжміських автобусних маршрутах загального користування; зафіксовані процедури організації обстеження і облаштування маршрутів, які передбачається відкрити; складання розкладів руху на підставі вивчення попиту населення на пасажирські перевезення; підготовки та проведення обстеження пасажиропотоків;

- спільний наказ Міністерства інфраструктури України і Міністерства внутрішніх справ України від 10 грудня 2013 р. № 1007/1207 «Про затвердження Порядку взаємодії Державної інспекції України з безпеки на наземному транспорті, Міністерства внутрішніх справ України, Державного агентства автомобільних

доріг України під час організації та проведення робіт із зважування та здійснення габаритно-вагового контролю транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів на автомобільних дорогах загального користування» [80], яким визначається процедура взаємодії посадових осіб Державної інспекції України з безпеки на наземному транспорті та її територіальних органів, працівників відповідних підрозділів Міністерства внутрішніх справ України, що забезпечують безпеку дорожнього руху, а також служб автомобільних доріг в Автономній Республіці Крим, областях та м. Севастополі і підприємств, визначених у встановленому законодавством порядку, під час організації та проведення габаритно-вагового контролю транспортних засобів і інших самохідних машин та механізмів під час проїзду автомобільними дорогами загального користування.

Таким чином, в Україні чинне законодавство у сфері регулювання системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту проходить гармонізацію з законодавством ЄС у цій сфері суспільного життя, зокрема у таких напрямках, які спрямовані на підвищення безпеки функціонування автомобільного транспорту:

- стосовно посвідчення водія (покращення безпеки дорожнього руху та спрощення вільного руху осіб);
- спільних правил стосовно умов діяльності оператора автомобільних перевезень; а також взаємне визнання дипломів, сертифікатів та інших офіційних посвідчень кваліфікаційного рівня для провадження автомобільних перевезень пасажирів і вантажів;
- спільних правил щодо технічної придорожньої перевірки придатності до експлуатації комерційних транспортних засобів;
- правил використання пристроїв обмеження швидкості автомобільного транспорту;
- вимог до початкової кваліфікації і періодичної підготовки водіїв деяких видів автомобільного транспорту для перевезення вантажів або пасажирів;
- встановлення стандарту менеджменту охорони здоров'я і безпеки праці на автомобільному транспорті.

Чинне національне законодавство всіх рівнів сформувало нормативне підґрунття унормування всіх аспектів у сфері регулювання системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту (зокрема, стосовно перевезення пасажирів та вантажів). Потрібно зазначити, що будь-яке чинне законодавство улюбій сфері суспільного життя буде завжди недосконале та потребуватиме змін і доповнень, адже суспільне життя розвивається, технічно удосконалюється, ускладнюючі ті чи інші суспільні відносини. Саме тому, динаміка суспільних відносин, зокрема у сфері функціонування комерційного автомобільного транспорту, буде постійно диктувати вимоги вдосконалення законодавства під існуючі потреби їх розвитку, що у тій чи іншій мірі торкатиметься питань забезпечення безпеки перевезення пасажирів та вантажів автомобільним транспортом.

2.2. Публічно-управлінські і технологічні чинники та інституційна спроможність вітчизняної системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту у контексті євроінтеграційних процесів

Розвиток системи публічного управління, як і більшість процесів розвитку України, залежить від факторів впливу, які мають зовнішній та внутрішній характер. Цей вплив залежить від внутрішніх і зовнішніх чинників, дослідження яких необхідно розпочати саме із визначення їх переліку та оцінки значущості останніх у загальнодержавному масштабі. У науковій статті Л. Приходченко «Структура механізму державного управління: взаємозв'язок компонентів та фактори впливу на ефективність» визначено такі компоненти, а також їх структуру та фактори впливу на ефективність, у тому числі проаналізовано їх сутність та призначення, взаємозв'язок між ними [289, с. 105-112]. Однак

важливо дослідити це питання крізь призму саме публічного управління із урахуванням особливостей забезпечення безпеки на комерційному автомобільному транспорті.

Серед базових чинників, які впливають на рівень та вектор безпекового управління, можна виділити: наявність довгострокового стратегічного планування з якісним упровадження заходів із поліпшення безпеки дорожнього руху (визначені стратегії або концепції), узгодженими з середньостроковими програмними документами (план заходів, програма з реалізації стратегії безпеки дорожнього руху тощо). Наразі існує два ключових документа, які регламентують розробку та прийняття стратегічних документів, а саме: Закон України «Про державні цільові програми» [23] та Регламент КМ України, затверджений постановою КМ України від 18 червня 2007 р. № 950 [52].

Отже, у § 3¹ Регламенту КМ України визначено засади формування та реалізації державної політики, одночасно § 5¹ визначено, що уряд забезпечує планування своєї діяльності з розроблення, подальшого запровадження програмно-стратегічних галузевих документів [52, с. 3-6], а Законом України «Про державні цільові програми» визначено види, класифікацію, мету і основні умови розроблення та виконання державних цільових програм тощо. Законом унормовується визначення державної цільової програми, як комплексного документу, який націлений на розв'язання найбільш важливих проблем країни, а також окремих галузей економіки шляхом ужиття системних заходів за коштів Державного бюджету України, із визначенням чітких термінів виконання та відповідальних виконавців. Метою таких програм є забезпечення якісної реалізації державної відповідної державної політики [23, с. 1-7].

Однак, жодним законом (або підзаконним актом) не визначено єдиних вимог до розроблення, погодження та прийняття таких стратегічних документів. Також не визначено, яким чином оцінюється ефективність їх виконання, критерії до розподілу фінансування (відсутня оцінка ефективності фінансування заходів та чіткого визначення очікуваних результатів, що має бути встановлено компетентним органом влади, базуючись на загальнодержавних принципах).

Такий стан речей значно нівелює ефективність стратегічного планування, і як наслідок – держава має різні підходи у різних галузях та напрямках розвитку. Наприклад, Національна транспортна стратегія України розрахована на період до 2030 р., а Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні – на період до 2024 р., що менш раціонально та значно погіршує кореляцію між цими документами, адже транспортна стратегія також включає у себе значну кількість питань безпеки дорожнього руху. Так само не визначено спільного підходу до розробки програм на місцевому рівні, що призвело до відсутності консолідованого підходу та, як наслідок, кожний регіон розробляє такі керівні документи на власний розсуд. Частково питання стратегічного планування у безпековому аспекті було досліджено у дисертаційній роботі Т. Гуржій «Державна політика безпеки дорожнього руху: теоретико-правові та організаційні засади», у межах якої розроблено концепцію змін законодавства із питань дорожнього руху, з метою усунення наявних суперечностей у нормативно-правовому регулюванні, запровадження Стратегії безпеки дорожнього руху з метою підвищення рівня забезпечення безпеки та мінімізації наслідків ДТП [152, с. 8-19]. Однак окремого дослідження потребує питання стратегічного планування в частині розвитку системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту як загальнодержавної концепції розвитку безпекової політики.

Отже, фактично сьогодні вектор безпекової політики на внутрішньодержавному рівні визначають:

- Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року;
- Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року;
- Державна програма підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 року.

Перший документ – «Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року» встановлює пріоритети формування загальнодержавної транспортної політики та ефективного управління, ключові напрями розвитку

галузі. Метою Стратегії є забезпечення інтеграції вітчизняної транспортної мережі до світової, задоволення потреб населення у перевезеннях шляхом покращення якості сервісу та рівня безпеки таких послуг [65, с. 3-20].

Одними із ключових проблем і викликів для України є високий рівень аварійності, значні недоліки у нормативно-правовому регулюванні та неефективність системи управління безпекою комерційного автомобільного транспорту, низький рівень інституційної спроможності системи органів влади всіх рівнів, освіченості суспільства тощо [131, с. 198-203]. К. Михайличенко, зробивши аналіз суміжних стратегій розвинених країн світу, запропонував стратегічний вектор розвитку галузі транспорту України, визначив пріоритети державної політики та обґрунтував, що запровадження такого стратегічного напрямку розвитку країни повинно мати довгостроковий характер і підвищити конкурентоспроможність вітчизняної транспортної системи як сектору економіки, за рахунок у тому числі високих стандартів безпеки таких перевезень [248, с. 82–94]. Крім того, крізь призму логістичної системи цю стратегію було проаналізовано Н. Кирик у доповіді на VIII Міжнародній науковій інтернет-конференції «Національна безпека у фокусі викликів глобалізаційних процесів в економіці» [205, с. 24–26].

Цілком логічним є підхід, коли реалізація стратегії здійснюється трирічними планами заходів, що, з одного боку, дає можливість формування довгострокового стратегічного планування, з другого – гнучкого формування заходів щодо її імплементації, урахуваючи наявне фінансування, нагальність та пріоритетність тих чи інших заходів. Розпорядженням КМУ від 07 квітня 2021 р. № 321-р затверджено План заходів з реалізації Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року, максимальний термін реалізації заходів визначено до 2022 року, певні заходи мають бути уточнені (наприклад: підпунктом 2 пункту 8 «Впровадження електронного урядування з метою зниження навантаження і спрощення адміністративних процедур для бізнесу» визначено вдосконалення процедури надання адміністративних послуг у сфері автомобільного транспорту, зокрема в електронній формі («Електронний

протокол»). Однак не визначено що саме потрібно вдосконалювати, обсяг фінансування, джерело – технічна допомога не є джерелом, це більше інструмент. У цьому розділі необхідно визначити фонд, із якого будуть фінансуватися заходи. І нарешті, «Електронний протокол» не має жодного стосунку до адміністративних послуг) [60]. Наведений приклад є яскравим маркером для оцінки рівня фахової підготовки працівників ряду органів державної влади, якими розглядався та погоджувався проєкт означеного документа.

Третій документ – «Державна програма підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 року» має більше фінансовий і технічний характер. У другому документі – «Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року» визначено основні напрями розвитку держави, а також державного управління у визначеній сфері шляхом здійснення реформування діючої системи управління та розвитку її інституційної спроможності крізь призму конкретних напрямів діяльності, серед яких удосконалення законодавства з урахуванням найкращих практик країн-членів та норм права ЄС, модернізації матеріально-технічної бази шляхом запровадження інноваційних електронних систем, підвищення компетенції посадових осіб, запровадження сучасної системи обліку та аналізу аналітичних даних тощо [55].

Незважаючи на фактичне визначення напрямів реалізації внутрішньодержавної політики, урахуваючи загальнодержавний стратегічний напрям розвитку, а також міжнародні зобов'язання, наразі наявні недоліки в послідовності формування та впровадження системної політики із забезпечення безпеки, у тому числі забезпечення безпеки функціонування комерційного автомобільного транспорту, а саме: попри домовленості та рішення, визначені у Стокгольмській декларації, не враховано інноваційні принципи «Vision Zero» та «Safe System», у тому числі щодо пошуку довгострокових і стійких рішень у сфері безпеки дорожнього руху, відповідно до спільних рішень щодо визначення періодів та термінів стратегічного планування до 2030 р. та до 2050 р.

відповідно. Таке рішення щодо довгострокових термінів убачаються раціональним у розрізі загальнодержавного стратегічного планування та складності структури міжнародної взаємодії у цьому напрямі, адже реформування у масштабах держави, а тим паче у міжнародному консорціумі потребує чіткого планування, фінансування та значного проміжку часу [176, с. 99-100].

Четвертий документ – «Державна програма підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 року», враховуючи природу такого документу, має фінансовий і технічний характер, ніж стратегічний, але станом на 01 вересня 2021 р. КМ України не затверджено план заходів із реалізації стратегії. Отже, це єдиний документ, який конкретизує перелік заходів та визначає шляхи реалізації стратегії, що не є визначенням вектора державної політики, але фактично є інструментом його реалізації [43].

Окремо варто зазначити, що наявна розбіжність в один рік між термінами Стратегії (до 2024 р.) та Програми (до 2023 р.), ставить під сумнів ефективність останнього року реалізації стратегії, а також відсутність конкретних дій щодо підвищення рівня взаємодії центральних та регіональних (місцевих) органів виконавчої влади, так само як і розбіжність між стратегічними напрямками розвитку держави у забезпеченні безпеки дорожнього руху та визначених у програмі заходах.

Основні публічно-управлінські та технологічні чинники визначають інституційну спроможність системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту. Із основних безпекових складових державного управління сферою комерційного автомобільного транспорту потрібно виділити:

- 1) рівень досконалості нормативно-правового регулювання;
- 2) фінансування заходів забезпечення безпеки дорожнього руху;

3) ефективність системи взаємодії органів влади, які забезпечують формування та реалізацію державного управління із забезпечення безпеки дорожнього руху.

Спинимося на цьому докладніше.

1. Якість нормативно-правового регулювання. У продовження аналізу міжнародних зобов'язань України, у тому числі імплементації директив та регламентів, є очевидним той факт, що в рамках євроінтеграції має бути вирішено два питання: усунення наявних недоліків у чинному вітчизняному законодавстві та уніфікація процесів функціонування ринку автомобільних перевезень шляхом запровадження стандартів країн ЄС.

Ураховуючи запропоновану раніше етапність функціонування системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту, доцільно розглянути насамперед етап допуску до ринку та зазначити, що загальні принципи допуску до ринку комерційних перевезень визначено Регламентом ЄС №1071/2009. Цей Регламент установлює єдині правила та умови допуску до роботи операторів автомобільних перевезень.

Зокрема, існують три загальних основи надання допуску:

- фінансова спроможність перевізника (мають бути забезпечені фінансові гарантії перевізником або підтверджено відповідне фінансове положення шляхом надання інформації щодо наявних коштів на рахунку банку, які підтверджують фінансову стабільність та можуть бути використані як джерело компенсації);

- фахова компетентність персоналу (підтверджує кваліфікацію і відповідний рівень професійної кваліфікації персоналу, наприклад, сертифікат професійної компетенції (СПК);

- добропорядність, або добра репутація (відсутність правопорушень та забезпечення своєчасного виконання усіх зобов'язань з боку суб'єкта господарської діяльності).

Також є важливим статус і результативність функціонування автотранспортного підприємства, які у своїй діяльності застосовують

інноваційні технології, зокрема ризик-орієнтовану систему на кшталт Risk management system, що у поєднанні із Типовим положенням про Систему управління безпекою руху на автомобільному транспорті (на всіх рівнях – від міністерства до підприємства) дасть можливість створити реальну систему упередження та мінімізації ризиків виникнення аварійних ситуацій та відповідних людських і фінансових втрат [404].

Наразі Державною службою України з безпеки на транспорті розроблено проект нової редакції Ліцензійних умов провадження господарської діяльності у галузі автомобільного транспорту, який імплементує вимоги Регламенту КМ України та Хартії якості міжнародних автомобільних вантажних перевезень у системі Багатосторонньої квоти ЕКМТ. Але, вони ще й досі не прийняті у зв'язку із численними зауваженнями громадських профільних організацій та органів влади (лист Державної регуляторної служби України від 26 квітня 2019 р. № 187, яким зазначено таке: «за результатом розгляду встановлено, що проект розроблено із порушенням основних принципів державної регуляторної політики, а саме: прозорості та врахування громадської думки, доцільності, збалансованості та ефективності, визначених статтею 4 Закону про регуляторну політику») [93а, с. 1-13], що є фактичним підтвердженням наявного інструменту впливу з боку громадськості на функціонування системи державного управління сферою комерційного автомобільного транспорту.

Досліджуючи наступний етап допуску до фактичного виконання перевезення, зазначимо, що є два напрями, які мають бути розглянуті [169, с. 292–302], а саме:

– отримання дозволу на міжнародні вантажні перевезення. Їх кількість обмежена, і складає більш ніж 700 тис на рік (залежно від домовленостей з іншими країнами), не враховуючи багаторазові дозволи ЕКМТ. У цьому разі нагальним є питання прозорості їх видачі та лібералізації таких перевезень у подальшому, як це працює між країнами ЄС;

– видача дозволу на міжнародні/внутрішні автобусні перевезення. У цьому разі є значні невідповідності із Регламентом (ЄС) № 1370/2007 Європейського Парламенту та Ради від 23 жовтня 2007 р.

Важливим елементом у підході до питання допуску щодо здійснення перевезення пасажирів є соціальний аспект надання цих послуг з врахуванням економічного інтересу. На таких маршрутах перевезення мають здійснюватися шляхом проведення конкурсної через майданчик «ProZorro» відповідно до Закону України «Про публічні закупівлі» або надання маршруту у концесію відповідно до Закону України «Про концесії» [170, с. 60–67]. Діюча бальна система визначення перевізників є непрозорою та має високий рівень корупційних ризиків, а система компенсації за пільгові перевезення не функціонує, у той час, як монетизація пільг з врахуванням державних соціальних нормативів були визнані протиправними та нечинними на підставі рішенням Окружного адміністративного суду м. Києва від 24 грудня 2018 р. № 826/6434/18 [298].

В Україні відсутній орган регулювання діяльності ринку перевезень пасажирів (певні його функції виконує АМКУ). Також відсутні порядок розрахунку компенсації перевізникам пільгових категорій пасажирів, загальнодержавна статистика та система звітування щодо діяльності компетентного органу в частині координації та забезпечення безпеки перевезень пасажирів. Це стислий опис недоліків, які наявні у законодавстві України щодо організації пасажирських перевезень та забезпечення виконання Public social obligation (надання послуг загального економічного інтересу) [404].

Аналіз пасажирської автотранспортної системи в аспекті суспільно-географічних макрорайонів України за нових умов господарювання – ринкових відносин – здійснено К. Діденко у межах його дисертаційного дослідження на тему «Територіальна організація автомобільних пасажирських перевезень в Україні» [164]. Ним визначено напрями розвитку підгалузі пасажирських автомобільних перевезень з метою забезпечення якісних і безпечних послуг для всіх груп населення, інтеграції цієї вітчизняної системи перевезень до

європейського простору. Також, в аспекті якості функціонування ринку пасажирських автомобільних перевезень О. Єрмаком та В. Пустовітом було доведено, що якість послуги перевезення пасажирів залежить від багатьох факторів, серед яких: рівень організації процесу перевезення, комфортність рухомого складу, розгалуженість транспортної мережі тощо [186, с. 170–176]. До цих факторів, на нашу думку, необхідно додати безпечність перевезення.

Рівень якості наданих послуг є важливим маркером для визначення ефективності системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту, враховуючи те, що безпека перевезень – ключовий елемент оцінювання якості таких послуг. Слушною є думка І. Лукасевич-Крутника, що якість пасажирських перевезень в умовах євроінтеграційних процесів потребує проведення реформи діючої системи організації перевезень пасажирів шляхом внесення відповідних змін у чинне національне профільне законодавство [237, с. 127–132].

Отже, якість нормативно-правового регулювання комерційних перевезень пасажирів і вантажів на автомобільному транспорті, забезпечення ефективного контролю функціонування системи комерційних автомобільних перевезень, невідворотності відповідальності за правопорушення у сфері комерційних автоперевезень, прозорість функціонування цієї системи – це одні із фундаментальних принципів системи публічного управління у визначеній сфері суспільного життя України.

Найменш контрольованим з боку органів влади сегментом ринку комерційних послуг є перевезення на таксі, що обумовлено відсутністю законодавчого регулювання цих правовідносин. Протягом останніх 30 років не здійснювалося жодного реформування цього сегмента комерційної діяльності, однак структура сервісу таких послуг значно змінилась, що спричинено технологічним розвитком, переформатуванням системи отримання замовлення, його обробки та безпосереднього надання послуги пасажирові тощо.

Відповідно до аналізу офісу ефективного регулювання (BRDO) щорічний обсяг ринку перевезення на таксі становить близько 40 млрд грн, а надання

диспетчерських послуг – близько 4 млрд грн. Однак лише близько 2% ринку працюють офіційно, що свідчить про значні втрати державного бюджету та низький рівень ефективності системи державного нагляду в цьому сегменті [195, с.6]. Причиною цього є зміна моделі ринку та його структури протягом останніх років, відсутність можливості здійснення працівниками Укртрансбезпеки «контрольної закупівлі», складність доведення у суді факту здійснення господарської діяльності та отримання прибутку, а також відсутність спеціального закону, який регламентуватиме таку діяльність, зокрема діяльність диспетчерських служб, які взагалі перебувають поза правовим полем.

На рис. 2.1 наведено три моделі замовлення такої послуги та його передавання від отримувача до безпосереднього виконавця або надавача послуги.

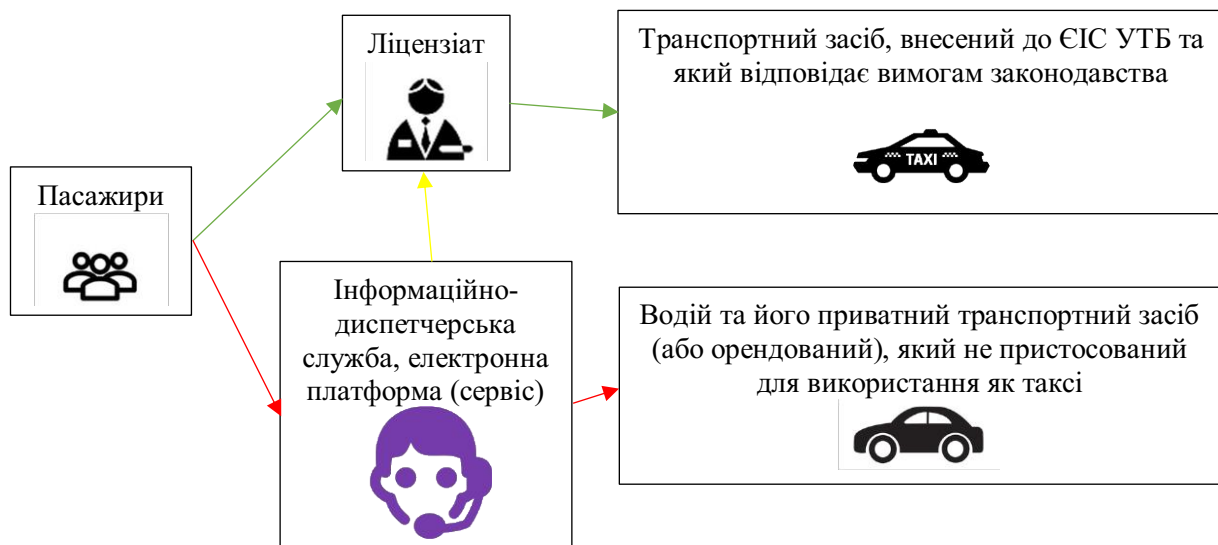


Рисунок 2.1 – Можливі варіанти передавання замовлення та умов виконання такого перевезення на таксі (розроблено автором)

Оптимальний варіант наведено зеленим кольором, жовтим – можлива наявність порушення податкового законодавства, червоним фактично діюча

система в Україні, за якої порушуються транспортне та податкове законодавство, захист прав споживачів, тощо.

Отже, відповідно до чинного законодавства виконання перевезень на таксі може здійснювати ліцензіат із забезпеченням усіх вимог безпеки, якості сервісу та на відповідно обладнаному транспортному засобі (вимоги до транспортного засобу визначено ліцензійними умовами). Однак, фактично, сьогодні у цьому сегменті з'явився посередник: інформаційно-диспетчерська служба, яка не має жодних зобов'язань, до неї не існує правових вимог і відповідальності, оскільки її діяльність не регулюється чинним законодавством. Така служба, звісно, може бути створена і ліцензіатом, але фактично діючі платформи (Uber, Uklon тощо) не мають ліцензій і позиціонують себе як сервісно-інформаційну службу, отримуючи замовлення, спрямовуючи їх на водіїв, які є у них в електронній системі. Слід наголосити, що такі водії здебільшого не мають жодної ліцензії, страховки пасажирів, обладнаного транспортного засобу (використовують, як правило, особистий транспорт, який може мати незадовільний технічний стан).

Цивільно-правове регулювання перевезень на таксі було досліджено О. Нечипуренком, який сформував теоретичну конструкцію права людини щодо вільного пересування як прояву її свободи на самостійне визначення місця проживання, а також вільне переміщення територією держави і можливості обирати для цього певний транспортний засіб і оптимальний (зручний) маршрут [260].

Вагомою проблемою у забезпеченні якості сервісу та безпеки комерційних перевезень пасажирів та вантажів є функціонування тіньового ринку (здійснення перевезень без наявності всіх дозвільних документів). Визначення терміну «нелегальні перевезення (перевізники)» відсутні у чинному законодавстві, що зумовлює:

- недосконалість системи допуску до ринку перевізників;
- неефективність системи державного нагляду (контролю) за функціонуванням ринку комерційних автомобільних перевезень.

Напрями подолання проблем стосовно розвитку ринку пасажирських автомобільних перевезень в Україні запропонували І. Клименко, С. Кривошеєвою та О. Кривенком у вигляді пакету рішень уряду: удосконалення комплексу державного регулювання та управління системи перевезень для орієнтації на пасажирів; реструктуризація системи управління пасажирським комплексом

для орієнтації на пасажирів; внесення змін нормативно-правового регулювання пасажирських перевезень; оновлення рухомого складу, упровадження економічно обґрунтованих тарифів, які регулюватимуться на ринкових умовах, тощо [207, с. 21–26].

Однак діюча система санкцій та правосуддя не є дієвою та не дає можливості усунути «нелегальні» перевезення як явище. У зв'язку із цим важливо розпочати реформування саме із системи допуску до ринку комерційних автомобільних перевезень, так щоб, з одного боку, створити умови забезпечення безпеки на етапі допуску до ринку, з другого – процедура отримання допуску має бути прозорою та необтяжуючою. Отже, перебувати у правовому полі має бути вигідніше, ніж порушувати законодавство.

Розглядаючи вантажні перевезення автомобільним транспортом, насамперед потрібно звернути увагу на те, що у 2016 р. було відмінено ліцензування внутрішніх вантажних перевезень, крім перевезення небезпечних вантажів та небезпечних відходів. Таке рішення є вкрай негативним та призвело до мінімізації контролю за безпекою перевезень і нівелювання впливу держави на це питання. З іншого боку, цей крок зменшив масштаби корупції.

О. Погрібняк, А. Дорош та Є. Демченко у своєму дослідженні встановили низку недоліків чинного законодавства, яке регулює перевезення вантажів автомобільним транспортом [280, с. 83– 92]. Одним із таких нерегульованих питань є визначення небезпечного вантажу.

Загальнодержавна система контролю за безпекою на автомобільному комерційному транспорті має великою мірою пострадянський рудимент. Тільки

протягом останніх років у законодавстві з'явилася натяки щодо перспективного розвитку ризик-орієнтованої системи управління, яке досліджував, зокрема, в аспекті функціонування підприємств автомобільного транспорту Д. Власенко [136, с. 190–196]. Проблемним залишається питання ідентифікації ризиків під час функціонування та розвитку підприємства у спектрі забезпечення безпеки, їх природа, перелік, вплив та можливі заходи для їх мінімізації. Наявний перелік ризиків та критерії, за якими сьогодні здійснюється оцінювання ступеня ризику від провадження такої господарської діяльності, не допомагає визначити у повній мірі добропорядність перевізника (таке визначення у законодавстві відсутнє).

Крім визначення певного переліку правопорушень, варто оцінювати інші індикатори якості наданих послуг шляхом автомобільних перевезень, наявність обґрунтованих скарг споживачів, дотримання всіх умов перевезення. Діюча система оцінки ризиків не має достатньо гнучкої системи реагування, прогнозування та оцінювання таких показників. Фактично, відбувається реагування постфактум на аварійність, порушення правил дорожнього руху тощо. Також відсутні чіткі індикатори, які формують репутацію перевізника, що не дозволяє створити систему оцінки його добропорядності, але визначає базові критерії оцінки рівня правопорушень та їх системності, що складає систему постреагування на здійснене правопорушення. Вона не враховує пряму комунікацію із суспільством. Отже, реагування державного органу контролю на скаргу користувача послуг відбувається із значним запізненням, що нівелює ефективність такого контролю та не завжди має об'єктивний та результативний характер.

Іншою процедурою реалізації безпекового управління є рейдові перевірки питань дотримання режиму роботи та відпочинку водія. Ці дії потребують врахування норм та вимог законодавства ЄС (Регламенти ЄС 561/2006 та 3821/85, Директиви ЄС 2002/15/ЄС та 2006/22/ЄС) [9] стосовно запровадження вимоги використання цифрових тахографів, із чітким визначенням відстані перевезення та часу перебування за кермом, а також усунення наявних недоліків

у частині: стягнення невеликих штрафних санкцій за порушення режиму праці та відпочинку водія для внутрішніх перевезень пасажирів і вантажів територією України та можливих маніпуляцій із тахографами та бланками підтвердження діяльності водіїв транспортних засобів.

Також, до чинних недосконалостей законодавства, які потребують змін, слід віднести:

– контроль за технічним станом рухомого складу комерційного транспорту у межах рейдових перевірок, який майже не виконується через відсутність процедури його здійснення, що диктує необхідність запровадження системи придорожного контролю і заборону експлуатації транспортних засобів, стосовно яких змінено цільове призначення без визначених законодавством процедур випробування та сертифікації;

– контроль за дотриманням вимог габаритно-вагових параметрів потребує розробки методики здійснення зважування наливних і сипучих вантажів, а також важелів впливу щодо заборони подальшого руху транспортного засобу та визначення правового статусу нарахування плати за використання доріг тощо;

– система організації перевезення небезпечних вантажів, зокрема забезпечення їх контролю, має бути реформована відповідно до стандартів країн ЄС, у тому числі із визначенням уповноваженої особи, а також підготовки та здійснення перевезення таких вантажів, визначення відповідальності за порушення;

– законодавчо не визначено вимог та відповідальності щодо кріплення вантажів;

– порядок здійснення державного контролю на автомобільному транспорті (затверджено постановою КМУ від 08 листопада 2006 р. № 1567 [49]), має бути замінено на порядок здійснення придорожного контролю [381, с. 4-9].

Додатково необхідно наголосити, що порядок технічного розслідування дорожньо-транспортних пригод, а також порядок ведення обліку та здійснення аналізу причин катастроф, аварій, дорожньо-транспортних пригод та пожеж на

автомобільному та міському електричному транспорті (трамвай, тролейбус) мають бути переглянуті із врахуванням необхідності інтеграції до уніфікованої системи статистики CADaS (Європейська система збору даних ДТП) та впровадження іншого підходу до розслідування шляхом створення органу Державного бюро із розслідування аварій та катастроф на транспорті тощо. Наведений перелік наявних недоліків не вичерпний, одночасно із цим це питання може бути окремо досліджено із розробкою дорожньої карти з реформування законодавства у сфері автомобільного транспорту.

2. *Фінансування заходів забезпечення безпеки дорожнього руху.* Науковці Т. Анісімов і М. Касьянов вважають, що одним із ключових факторів, які зумовлюють високий рівень ДТП в Україні, є відсутність належних фінансових ресурсів, із чим не можна не погодитись [106, с. 90–95].

Першим і одним із ключових джерел фінансування системи забезпечення безпеки дорожнього руху є створення Державного дорожнього фонду, який фінансується із спеціального фонду Державного бюджету. Він розпочав своє функціонування у 2018 р. на підставі Закону України від 17 листопада 2016 р. № 1762-VIII [19]. Кошти державного дорожнього фонду спрямовуються у тому числі на фінансове забезпечення заходів із безпеки дорожнього руху відповідно до державних програм.

Фінансування заходів із забезпечення безпеки дорожнього руху здійснюється із вищевказаного фонду відповідно до державних програм, обсяг фінансування становить 5 % від фактичних показників (надходжень) цього фонду/ Головним бюджетним розпорядником цих коштів є Укрінфрпроєкт [50], джерела поповнення фонду визначені рішенням уряду [162].

Реалізація Державної стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року здійснюється за рахунок коштів вищезазначеного фонду у межах запланованих обсягів, а саме: у 2021 р. – 2467570,7 тис. грн; 2022 р. – 3160079,7 тис. грн; 2023 р. – 3404474,1 тис. грн [41, с.4].

Фінансування розподіляється відповідно до завдань і заходів щодо виконання програми та фактичної наявності необхідного пакета документів для оголошення тендерних процедур.

Крім цього, у межах міжнародної співпраці та допомоги, зокрема внаслідок імплементації Державної транспортної стратегії, наявні джерела фінансування розвитку та поліпшення системи забезпечення безпеки дорожнього руху передбачають такі напрями фінансування: безпосереднє оновлення матеріально-технічної бази, так і поліпшення інституційної спроможності, зокрема наданням технічної допомоги щодо вдосконалення законодавства, підвищення кваліфікації профільних працівників державного сектору, проведення просвітницьких кампаній тощо.

Одночасно фінансування заходів щодо забезпечення безпеки здійснюється із місцевих бюджетів. Прикладом такого фінансування є Міська цільова програма підвищення організації та безпеки дорожнього руху в м. Києві до 2022 р., затверджена рішенням Київської міської ради від 15 травня 2019 р. № 542/7198. Паспортом цієї Програми передбачається фінансування із коштів бюджету

м. Києва в обсязі – 1310860,9 тис. грн, одночасно із цим з інших джерел – 1068000,0 тис. грн [94, с. 2].

Поряд із цим, важливим є питання фінансування діяльності органів влади, які безпосередньо відповідають за забезпечення безпеки дорожнього руху. Рівень їхнього фінансування має прямий вплив на їх ефективність.

Зокрема, Державним бюджетом України на 2021 р. передбачено таке фінансування органів влади, зокрема для: Мінінфраструктури – 1 767 046,8 тис. грн; МВС України – 85 835 607,1 тис. грн; Національної поліції – 34 578 064,1 тис. грн; Укртрансбезпеки – 128 552,6 тис. грн [21, с.19-47].

Ураховуючи реалії та особистий досвід, рівень фінансування великою мірою залежить від політичного впливу під час формування бюджету, а також рівня його планових показників. (Витяг із додатків до Державного бюджету із розподілу за статтями фінансування [21, с.19-47]. наведено у додатку Б.3.).

3. *Ефективність системи взаємодії органів влади, які забезпечують формування та реалізацію державної політики із забезпечення безпеки дорожнього руху.* З огляду на функціонування системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту, необхідно акцентувати увагу на взаємодії таких органів державної влади Мінінфраструктури та Укртрансбезпеки. Відповідно до ст. 1 «Положення про Державну службу України із безпеки на транспорті», затвердженого постановою КМУ від 15 лютого 2015 р. № 103 [45], «Державна служба України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека) є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується КМ України через Міністра розвитку громад, територій та інфраструктури України і який реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті» [45]. Отже, фактично Міністр розвитку громад, територій та інфраструктури України спрямовує роботу Укртрансбезпеки, а також лише за погодженням Міністра призначаються/звільняються Голова служби та його заступники, керівники та заступники територіальних підрозділів. Крім того, відповідно до ст. 18 Закону України «Про центральні органи виконавчої влади» [34] визначено повноваження міністра у відносинах із центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується та координується через профільне міністерство, а, отже, серед яких Міністр розвитку громад, територій та інфраструктури України направляє на розгляд уряду розроблені Укртрансбезпекою проекти актів законодавства, щороку затверджує план роботи Укртрансбезпеки, чим окреслює пріоритетні напрями розвитку цього центрального органу виконавчої влади, погоджує структуру апарату Укртрансбезпеки, видає обов'язкові для виконання доручення і накази тощо.

Г. Фердман досліджував структуру органів влади із забезпечення безпеки на комерційному автомобільному транспорті та зазначену вище взаємодію між Укртрансбезпекою та Міністерством розвитку громад, територій та інфраструктури України [357, с.121–128].

У разі відсутності Міністра розвитку громад, територій та інфраструктури України здійснюється розподіл обов'язків відповідно до наказу Міністерства інфраструктури України від 11 березня 2020 р. № 203 «Про затвердження Переліку обов'язків першого заступника Міністра та заступників Міністра», зокрема перший заступник Міністра забезпечує координацію роботи Укртрансбезпеки (крім питань забезпечення безпеки на автомобільних дорогах та здійснення габаритно-вагового контролю на автомобільних дорогах, у межах цих питань координацію діяльності служби здійснює інший заступник Міністра), а також Укрінфрапроекту [75], який є державним замовником Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 року.

Отже, прийняте рішення про розпорошення функцій Укртрансбезпеки між двома заступниками Міністра вкрай негативно впливає на роботу цього органу влади та суперечить вимогам закону в частині того, що тільки міністр спрямовує роботу Укртрансбезпеки та має право надавати доручення, обов'язкові для виконання (делегування таких функцій не передбачено законодавством). Фактично, доручення заступників міністра, а особливо не профільних, можна розцінювати як перевищення посадових обов'язків. Однак, такі випадки мають системний характер у практичній взаємодії двох органів влади.

Взаємодія органів влади у питанні вжиття заходів контролю щодо забезпечення безпеки на комерційному автомобільному транспорті розглядалось Ю. Коллером, що знайшло своє відображення в науковій статті «Державний контроль у сфері транспортної безпеки», у межах якої надано рекомендації щодо доцільності оптимізації діючої системи органів влади, зокрема шляхом злиття контролюючих органів [215, с. 142–145].

Міжвідомча взаємодія у частині реалізації державного управління здійснюється відповідно до Регламенту КМ України, затвердженого постановою КМ України від 18 липня 2007 р. № 950 [52], яким передбачено внутрішню та зовнішню процедуру погодження проекту нормативно-правового акту, а також обговорення його із громадськістю.

Якщо розглядати взаємодію органів влади у межах Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 р., а також відповідної програми, необхідно зазначити, що до цієї взаємодії залучено:

– міністерства: Міністерство внутрішніх справ України, Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України, Міністерство освіти і науки України, Міністерство охорони здоров'я України, Міністерство фінансів України, Міністерство культури та інформаційної політики України;

– інші центральні органи виконавчої влади: Національна поліція України, Державна служба України з надзвичайних ситуацій, Державне агентство інфраструктурних проектів України, Державна служба автомобільних доріг України, Державна служба України із безпеки на транспорті, Державна митна служба України;

– місцеві органи державної влади та органи місцевого самоврядування;

– науково-дослідні інститути, інші підприємства, установи та організації, а також неурядові громадські організації із відповідним рівнем репрезентативності тощо.

Ураховуючи велику кількість органів влади, важливим є питання оптимізації та, певною мірою, реорганізації процесів їх взаємодії і надання можливості суспільству реально впливати на їх ефективність шляхом запровадження електронних ресурсів, у томі числі для онлайн-обміну інформацією та системного звітування про результати роботи. На жаль, сьогодні лише незначна частина такого обміну здійснюється в електронному вигляді, уся інша комунікація відбувається у «паперовому» вигляді. Це призводить до значної втрати часу й зниження ефективності комунікації та реагування, що нині є вкрай важливими питаннями. Зокрема, К. Павлюк наголошує, що ключовим елементом у формуванні позитивного іміджу органів влади, на які покладено завдання забезпечення безпеки, є реалізація відповідальної політики крізь призму ідеологічного, інформаційно-комунікаційного, культурного та економічного розвитку України [267, с. 32–37]. Це питання має бути детально досліджено з метою формування окремого блоку під час розроблення

стратегічних документів із підвищення безпеки дорожнього руху на кшталт вищенаведеної Стратегії підвищення безпеки дорожнього руху до 2024 р.

Слід зазначити, що на сьогодні відсутня чітка системна взаємодія між центральними органами влади, а також із органами місцевого самоврядування. Підтвердженням цього є відсутність єдиного підходу до розробки програм підвищення безпеки дорожнього руху на місцевому та регіональному рівнях, які значним чином відрізняються від загальнодержавної стратегії та програми як за формою, так і по суті. У такому разі Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України має здійснювати системну та ефективну комунікацію із місцевими органами влади з метою запровадження реформ на практиці та уніфікації підходу до реалізації державної стратегії на місцях. Це питання потрібно розглянути у площині нормативно-правового регулювання, запровадження керівних принципів (роз'яснень) щодо реалізації державної політики, запровадження електронних ресурсів, які уніфікують підхід до реалізації державної політики (забезпечити запровадження e-ticket, електронної мережі автобусних маршрутів, системи ділової репутації перевізника, а також GPS-трекінгу для комерційного транспорту тощо). Проблеми розмежування повноважень між зазначеними органами влади в Україні вивчав Ю. Буглак, який оцінив стан розмежування повноважень державних інституцій як незадовільний, а також визначив комплекс причин, які призвели до такого низького рівня якості структури органів влади [125, с. 70–75].

Труднощі взаємодії виникають і у зв'язку із дублюванням повноважень між ЦООВ або неможливістю якісного виконання певних функцій через обмеженість ресурсів, що зумовлює доцільність передачі таких функцій на рівень місцевого самоврядування. Також актуалізується проблема зниження ефективності функціонування системи управління безпекою комерційного автомобільного транспорту у зв'язку із відсутністю органу, який матиме повноваження здійснювати координацію діяльності ЦООВ на рівні перших осіб (на політичному рівні). У зв'язку із запровадженням та реалізацією реформи децентралізації доцільно розглянути можливість передавання певного переліку

функцій (здійснення габаритно-вагового контролю мобільними пунктами, контролю за технічним станом комерційного транспорту, делегування надання певних адміністративних послуг тощо) із отриманням у місцеві бюджети асигнувань у зв'язку із виконанням таких функцій, а також ураховуючи складність процесу запровадження такої реформи [220, с. 68–69].

Координаційна рада двічі створювалась на рівні Прем'єра-міністра, однак такий формат ради був не достатньо ефективним, насамперед у зв'язку із відсутністю саме системної координації роботи органів, нерезультативність обраного формату проведення засідання у разі виникнення серйозних аварій або виникнення нагальної потреби швидкого прийняття протокольних рішень (такий режим можна характеризувати роботою від засідання ради і до наступного засідання).

Ураховуючи наявний процес оптимізації органів влади і децентралізації повноважень, доцільно провести дослідження в частині наявної структури органів влади, зокрема раціональності функціонування таких органів, як Державне агентство інфраструктурних проектів України та ДП «Фінансування інфраструктурних проектів», які виконують функції з організації та здійснення закупівлі послуг і товарів, у межах Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні, що наразі самостійно здійснюється відповідними органами влади в рамках інших державних закупівель.

Одночасно із цим, у системі органів влади доцільно розглянути питання створення органу влади, який буде організовувати (координувати) питання проведення технічних розслідувань аварій на комерційному автомобільному транспорті. Діючий підхід, коли комісія складається із представників органів влади, які відповідають тією чи іншою мірою за забезпечення безпеки дорожнього руху, призводить до наявності конфлікту інтересів і бажання уникнути відповідальності, що спонукає до спотворення матеріалів, які надаються ними для формування акту відповідного розслідування. З метою оптимізації видатків бюджету такий орган влади може проводити технічні розслідування аварій на всіх видах комерційного транспорту.

Крім управлінської взаємодії між органами влади, важливо враховувати те, що в їхньому підпорядкуванні перебуває велика кількість державних підприємств, установ та організацій, які виконують функції, визначені їхніми статутами. Серед таких установ є науково-дослідні інститути, які мають достатній науковий потенціал для проведення необхідних досліджень та розробки науково обґрунтованих рішень, але останнім часом вони здебільшого втрачають пріоритетність як наукові установи та більше переорієнтовуються на отримання прибутку шляхом здійснення сертифікації, атестації, проведення випробувань та виконання інших функцій, які, звісно, включають елементи забезпечення безпеки, але не передбачають проведення наукових досліджень та використання відповідного потенціалу. Серед таких установ можна виділити: ДержавтотрансНДІпроект (Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України), Державний науково-дослідний інститут МВС України, Державне підприємство «Державний дорожній науково-дослідний інститут імені М. П. Шульгіна» (Укравтодор), Державне підприємство «Український науково-дослідний інститут медицини транспорту Міністерства охорони здоров'я України», а також інші наукові установи. Крім цього, функції забезпечення безпеки дорожнього руху різною мірою покладено на ДП «Галузевий центр цифровізації та кібербезпеки» Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України, Головний сервісний центр МВС, ДУ «Центр інфраструктури та технологій МВС України», інші установи, а також відповідні комунальні підприємства та організації, які створені з метою здійснення функціонування систем відеоспостереження та реєстрації порушення ПДР України та ДТП, що є дуже важливим, а певною мірою фундаментальним, елементом для створення загальнодержавної системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту.

Інституційну спроможність системи публічного управління доцільно розглянути крізь призму реалізації права громадянського суспільства, повноважень місцевого самоврядування та органів центральної влади.

Особливості інституційної спроможності громадських об'єднань в Україні досліджено К. Петренко, який визначив зовнішні і внутрішні причини полягають у повільному темпі інституціоналізації, що зумовлено низькою участю громадянського суспільства у цьому процесі, а також завдяки негативному впливу корупційних ризиків, невідповідності правової та політичної культури суспільства та низькій активності органів влади у цій сфері суспільного життя [273, с. 376–388]. Ці явища особливо яскраво простежуються на рівні місцевого самоврядування [214, с. 296-309]. Стосовно розв'язання цієї суспільної проблеми В. Гошовською, Л. Пашко, Л. Даниленко запропонували низку заходів на рівні законодавчої влади України [148, с. 31–40].

Однак, систематизуючи загальні принципи визначення інституційної спроможності, незалежно від рівня реалізації владних повноважень, доцільно розглядати цю дефініцію у розрізі системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту як: рівень ефективності та якості реалізації унормованих повноважень органами державної влади і місцевого самоврядування та об'єднаннями громадян, урахувуючи їх наявні матеріально-технічні, фінансові, адміністративні та інші можливості, а також науковий, кадровий та політичний потенціал у визначеній сфері. Зважаючи на той факт, що інституційна спроможність вітчизняної системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту є основою для розвитку відповідної системи за стандартами країн-членів ЄС та покращення її ефективності, а також урахувуючи важливість аспекту технічного забезпечення, окремо необхідно розглянути рівень технічного, технологічного оснащення органів влади, електроніфікації та забезпечення розвитку безпекової інфраструктури як єдиної системи публічного управління безпекою на комерційному автомобільному транспорті. Отже, серед основних публічно-управлінських та технологічних чинників безпекової політики держави у сфері комерційного автомобільного транспорту, які визначають інституційну спроможність системи публічного управління у відповідній сфері необхідно виділити:

- публічно-управлінські: ефективність стратегічного планування, якість реалізації наданих державою повноважень (органами влади і місцевого самоврядування, громадою тощо), фінансові, адміністративні та інші можливості, а також науковий, кадровий та політичний потенціал тощо;

- технологічні: рівень матеріально-технічного оснащення, електроніфікації та автоматизації процесів реалізації владних повноважень, якість інформування населення та обміну інформацією між органами влади;

- рівень досконалості діючого законодавства та якість його застосування тощо.

Насамперед необхідно розглянути наявність та рівень розвитку електронних систем як елементу безпекової інфраструктури та системи публічного управління із забезпечення безпеки комерційних перевезень.

Наразі фундаментом для розвитку електронної системи функціонування органів влади у сфері комерційного автомобільного транспорту є функціонуюча єдина інформаційна система Укртрансбезпеки. Практично ця ЄІС виконує функцію реєстру ліцензіатів, із додатковим модулем адміністративних послуг, що надає можливість через електронний кабінет уживати заходів щодо отримання, оновлення/розширення та анулювання ліцензій. Як вже зазначалось раніше,

30 серпня 2018 р. розпочав функціонування Електронний кабінет перевізника як електронний сервіс для суб'єктів господарювання та пасажирів автомобільного комерційного транспорту. Із 02 січня 2020 р. функціональність ЄІС Укртрансбезпеки розширено шляхом запровадження електронного бронювання дозволів на міжнародні вантажні перевезення, електронної системи «Транспортний портал електронних послуг», що гарантує резервування за перевізником бланку дозволу для подальшого його отримання у пункті видачі дозволів [103]. Однак таке бронювання довгий час не було передбачено Порядком оформлення і видачі дозволів на поїздку по територіях іноземних держав у разі здійснення перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні, їх обміну та обліку, затвердженим

наказом Мінтрансу від 20 серпня 2004 р. № 757 [64]. Лише наказом Мінінфраструктури від 17 березня 2021 р. № 116 було внесено відповідні зміни до вищеназваному Порядку [68]. Так само не визначено законних підстав використання цього оновлення ЄІС Укртрансбезпеки та не передбачено платність такого бронювання.

У цілому функціонування такої системи, як ЄІС Укртрансбезпеки, має бути регламентовано положенням про її використання, зокрема: підстави та порядок надання доступу до системи, яким чином і в якому порядку здійснюється як внутрішній, так і зовнішній обмін інформацією у цій системі. Крім цього, така система оперує великим масивом даних, серед яких персональні дані, однак відсутня будь-яка система кіберзахисту [178, с. 107]. Відсутність чіткого та прозорого законодавчого регулювання такої складової, як видача дозволів справляє значний негативний вплив на якість системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту [372, с. 422–426].

Цікаві пропозиції у частині автоматизації процесів, зокрема забезпечення безпеки, наведені у збірнику доповідей II Всеукраїнської науково-технічної конференції молодих учених, аспірантів та студентів (Покровськ, 23–27 травня 2016 р.) «Автоматизація, контроль та управління: пошук ідей та рішень» [98, с. 1-109].

Як елемент автоматизації та діджиталізації складових системи публічного управління, з метою підвищення інституційної спроможності, необхідно звернути увагу на той факт, що 29 грудня 2020 р. на офіційному сайті Мінінфраструктури повідомлено про готовність до функціонування Центру обробки даних габаритно-вагового контролю Укртрансбезпеки. Зокрема, подано таку інформацію: «Центр обробки даних ГВК вже готовий до експлуатації. Збереження доріг від руйнування вантажівками – одне з ключових завдань, яке перед нами поставив Президент. Для цього ми переходимо на систему автоматичної фіксації порушень ГВК та у співпраці з Укртрансбезпекою та Галузевим центром цифровізації і кібербезпеки завершуємо впровадження

єдиної системи контролю зважування – Weigh Control System. Вона передбачає автоматичну фіксацію перевантажених ТЗ і притягнення до відповідальності у разі перевищення габаритно-вагових норм» [364, с. 1-2].

Однак відповідно до інформації, наданої листом Укртрансбезпеки від 16 березня 2021 р. № 1906/3.1/15-21 на запит щодо отримання публічної інформації, зазначено про таке: «Проектом Закону України «Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо окремих питань здійснення габаритно-вагового контролю» (реєстр № 3743 від 25 червня 2020 р.), внесеним народними депутатами України Ю. Кіселем, І. Негулевським та іншими, пропонується законодавчо закріпити повноваження центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики з питань безпеки на наземному транспорті, щодо оформлення уповноваженими посадовими особами Державної служби України з безпеки на транспорті матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері безпеки на автомобільному транспорті, зафіксовані в автоматичному режимі. Отже, з дня набрання чинності Закону України «Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо окремих питань здійснення габаритно-вагового контролю» від 29 червня 2021 р. № 1582-IX [20] та приведення нормативно-правових актів у відповідність із цим Законом, можливо буде визначити фактичну дату початку роботи «Центру обробки даних габаритно-вагового контролю Укртрансбезпеки» (додаток В.1).

Таким чином, офіційна позиція Міністерства інфраструктури відрізнялась від позиції Укртрансбезпеки, а робота відповідного центру перебуває на етапі підготовки відповідної нормативно-правової бази. Вважаємо, що нині для України нагальним і доречним є використання досвіду країн ЄС у запровадженні автоматичної системи вагового контролю [417].

Найбільш ефективний механізм контролю на сьогодні – це система, яка буде поєднувати взаємодію стаціонарних і мобільних систем зважування. Якщо розглянути матеріально-технічне забезпечення контролю, що напряду впливає на інституційну спроможність системи публічного управління безпекою

комерційного автомобільного транспорту, то необхідно зазначити, що наприкінці 2017 р. за рахунок грантових коштів Євросоюзу у рамках проекту «Підтримка впровадження транспортної стратегії України» (109 192 200,00 грн) Укртрансбезпекою придбано 78 мобільних пунктів контролю, які забезпечують виконання всіх функцій контролю, здійснюючи рейдові перевірки на будь-якій ділянці дороги [285, с. 5].

26 грудня 2018 р. у межах «Проекту розвитку дорожньої галузі» передбачено облаштування шести систем автоматичного зважування у русі – WIM в Київській області [190]. У рамках виконання Державної програми покращення безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 р., у 2020 р. вживалися заходи щодо облаштування 20 автоматичних пунктів (майданчиків) для ГВК (комплексів WIM), які зараз працюють у штатному режимі. Новою Програмою, яка розрахована до 2023 р., передбачалось у 2021 р. облаштувати 28 комплексів WIM, у 2022 р. – 35 комплексів WIM та у 2023 р. – 35 комплексів WIM [235, с. 15-20]. Одночасно із цим такі вагові комплекси існують на балансі місцевих органів влади (із 18 травня 2020 р. на в'їздах у м. Київ встановлено 5 автоматичних комплексів габаритно-вагового контролю [207a]). Станом на грудень 2020 р. Укртрансбезпекою для проведення габаритно-вагового контролю використовуються 51 робочих ваг, 24 з яких – нові, 21 працюють в режимі 24/7 (додаток В.2).

Отже, наявне майно та матеріально-технічні засоби не використовуються у повному обсязі, що значно зменшує інституційну спроможність відповідних органів влади у сфері публічного управління забезпечення безпеки дорожнього руху.

Необхідно зазначити, що 01 червня 2020 р. відбувся запуск у роботу системи фіксації адміністративних правопорушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі, яка складалась із 50 камер/приладів, (20 встановлено у м. Києві, 30 – у Київській області). Найближчим часом планується збільшити кількість камер до 1000 і розширити перелік порушень ПДР, які будуть фіксуватися такою системою [145a]. Додатково патрульною

поліцією для контролю за дотриманням швидкості будуть використовуватись лазерні вимірювачі швидкості TruCAM, «фантомні камери», якими будуть обладнуватись транспортні засоби патрульної поліції, що дасть змогу вимірювати швидкість руху зустрічного автотранспорту (фінансування закупівлі таких технічних засобів заплановано на 2021 р. у межах Програми безпеки руху до 2023 року). З метою запуску та розвитку цієї системи протягом 2019 р. Укрінфрапроектом було здійснено закупівлю за кошти, передбачені Програмою безпеки дорожнього руху до 2020 року та передано МВС: 1004 комплекти апаратно-програмних комплексів та 386 комплексів для спеціалізованого автоматизованого робочого місця (система керування, контролю, зв'язку та комп'ютерні системи, а також 30 комплектів автоматичної фіксації ПДР України) [235, с 7-14].

Вагомим є питання щодо застосування технічних засобів автоматичної фіксації адміністративних правопорушень як засіб профілактики правопорушень, яке майже не врегульовано нормативно-правовими актами [209, с. 137–143]. Воно має бути враховано під час запровадження таких систем у практичну діяльність. Спорідненим є питання використання інформаційних технологій під час автоматичної фіксації порушень у сфері безпеки дорожнього руху, що посилює їх ефективність та інституційну спроможність системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту [42, с. 109–118].

Нормативно функціонування таких систем врегульовано постановою КМ України від 14 листопада 2018 р. № 1024, якою «Про затвердження Положення про єдину інформаційну систему МВС та переліку її пріоритетних інформаційних ресурсів», яке визначає загальні засади її функціонування, регулює порядок її формування та використання [46]. Однак, цим Положенням не передбачено ведення бази даних дорожньо-транспортних пригод та їх наслідків.

Створення такої бази передбачено Державною програмою підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 р. із придбанням

серверного обладнання, удосконаленням системи та методу збирання й обробки даних, із подальшим проведенням тренінгів для працівників національної поліції (плановий обсяг фінансування 20,2 млн грн, термін виконання 2021–2023 рр.). Також Програмою передбачено розробку та запровадження програмного продукту для складання електронної схеми місця дорожньо-транспортної пригоди (плановий обсяг фінансування 16 млн грн, термін виконання 2021 р.) [43, с. 11].

Важливо зазначити той факт, що наразі не передбачено розроблення електронної системи та класифікатора отриманих травм унаслідок ДТП для закладів охорони здоров'я, проведення відповідного навчання для працівників цих закладів (зокрема, працівники швидкої медичної допомоги), що значно поліпшило б якість статистичної інформації у частині травмування та смертності внаслідок дорожньо-транспортних пригод. Така електронна система може бути включена як окремий модуль у базу даних дорожньо-транспортних пригод та їх наслідків. Проблеми травмування, особливо із летальними наслідками диктують нагальну потребу створення такої бази даних у системі публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту [222, с. 50–55].

Аналізуючи стан виконання Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року, затвердженої постановою КМУ від 25 квітня 2018 р. № 435, що впливає на інституційну спроможність системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту, необхідно звернути увагу на невисокий рівень її реалізації. Це, насамперед, пов'язано із обмеженими термінами її виконання (тривалість становить три роки), пізнім початком ужиття заходів (Державна програма була опублікована лише у червні 2018 р.), а також необхідністю розробки та прийняття порядку використання коштів. Ураховуючи зазначене, реалізацію цієї Програми неможливо було розпочати раніше вересня 2018 р. Укрінфрапроекту та іншим виконавцям потрібно було витратити значний час на розробку та узгодження проектів тендерних документів, розпочати тендерну процедуру та фактично визначити переможця (що не залежить від визначеного переліку

органів влади). Унаслідок чого із запланованих на 3 роки 8 690 млн. грн. були фактично використані у 2018–2019 рр. лише 2720 (близько 31 %), що значно загальмувало оновлення матеріально-технічного забезпечення органів влади, відповідальних за забезпечення безпеки дорожнього руху [235, с. 13].

Досить велика кількість заходів, які були заплановані на 2018–2019 рр., перенесено на 2020 р. Водночас плановий показник фінансування заходів на визначений рік збільшено до 3 620,89 млн. грн. [39, с. 2] (з найбільшим плановим показником запланованих видатків – 8 690,07 млн. грн., передбачених постановою КМ України від 17 квітня 2019 р. № 327 [140, с. 2]), тобто 73 % від загального обсягу фінансування Програми. Така гнучка система моделювання діяльності органів влади, фінансування заходів та планування дає можливість щороку уточнювати план дій та реагувати на нові виклики.

Критичним є питання запровадження аналітичного підґрунтя для розробки Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 р., системи прогнозування та оцінки рівня виконання, а також визначення результативності запланованих програмою заходів [196, с. 42–46].

На підставі листа Укрінфрапроекту [235, с. 14] визнавалось позитивним те, що протягом 2019 р. найвищий рівень виконання цієї Програми (на рівні 100%) було забезпечено за напрямом Державної служби України з надзвичайних ситуацій, Державної служби України з безпеки на транспорті, Міністерства внутрішніх справ України. Середній рівень виконання у Державного агентства автомобільних доріг України (виконано 41 %), Національної поліції України (виконано 49 %). Найгірший показник у Міністерства охорони здоров'я України та Міністерства освіти і науки України – не вжито жодного заходу.

Такий низький рівень ужиття заходів у 2018–2019 рр. є прямим підтвердженням відсутності ефективної комунікації між визначеними міністерствами та Укрінфрапроектом, що підтверджує недосконалість системи взаємодії між органами влади в Україні та їх мотивації, що призводить до

нівельювання розвитку цілих напрямів і галузей. Ці показники і дисбаланс реалізації Програми в черговий раз підтверджують відсутність ефективної системи публічного управління та наявність вагомих недоліків у системі взаємодії органів влади, навіть на загальнодержавному рівні.

Також інституційну спроможність системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту потрібно аналізувати в аспекті ефективності діяльності та взаємодії органів влади на всіх рівнях, забезпечення прозорості такої діяльності, інформування суспільства щодо реальних важелів впливу на формування та реалізацію відповідної державної політики, а також неурядовим (експертним) організаціям [201, с. 62–65].

Ефективність діяльності органів влади в означеному секторі безпосередньо залежить від таких чинників [172, с. 63–72], а саме:

- наявності стратегічного планування розвитку держави щодо забезпечення безпеки комерційного автомобільного транспорту у довгостроковій та короткостроковій перспективі;

- якості нормативно-правової бази, яка регулює функціонування ринку пасажирських і вантажних перевезень автомобільним транспортом;

- удосконалення структури органів влади, у компетенцію яких входить забезпечення безпеки дорожнього руху та перевезень, забезпечення системної координації цих органів влади та їх взаємодії;

- наявності електронних систем і баз даних, рівня їх запровадження та надійності функціонування, а також рівня матеріально-технічного забезпечення комерційного автомобільного транспорту;

- інших чинників (рівень компетенції працівників органів влади, корупційні ризики, рівень міжнародної співпраці тощо).

Розглянемо ці чинники докладніше.

Наявність стратегічного планування розвитку держави щодо забезпечення безпеки комерційного автомобільного транспорту в довгостроковій та короткостроковій перспективі. Як вже зазначалось вище, розроблена та

схвалена Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року фактично не враховує домовленості, які досягнуті на Третій всесвітній міністерській конференції з безпеки дорожнього руху: досягнення глобальних цілей до 2030 р. у частині запровадження інноваційних для України принципів «Vision Zero» та «Safe Systems»; визначення довгострокового стратегічного планування терміном до 2030 р., що практично збігається із періодом реалізації Національної транспортної стратегії України. Із незрозумілих підстав, термін реалізації Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні скорочено ще на один рік, до 2023 р., що ставить під сумнів ефективність реалізації Стратегії у 2024 р. Певні заходи, фінансування яких передбачені визначеною Програмою, є сумнівними стосовно доцільності їх включення до Програми, наприклад: розроблення технічного завдання та методики визначення економічних втрат у зв'язку із загибеллю або пораненням (травмуванням) людей внаслідок дорожньо-транспортних пригод та завданої національній економіці шкоди від дорожньо-транспортних пригод (включено до завдання 1 «Удосконалення державного управління у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху», обсяг фінансування: 4 млн грн) [43, с. 8]. Однак є вже розроблені методології розрахунку відповідних економічних втрат, які використовуються міжнародними організаціями. Наприклад, у 2020 р. опубліковано рукопис К. Мілліган, А. Копп С. Дайда (представники Світового Банку) та Ж. Монтуфар (Університет Манітоби) «Середньостатистична вартість життя в галузі безпеки дорожнього руху: функція оцінки переваги (отриманої користі від прийняття певного рішення) і з керівництвом щодо аналізу ризиків, які базуються на основі даних країн, що розвиваються» [393, с. 1].

Отже, розроблені стратегічні документи є безперечно позитивним показником того, що у державі є стратегічне бачення розвитку системи публічного управління забезпечення безпеки дорожнього руху, із розподілом сфер відповідальності, визначенням гарантованих джерел фінансування (дорожній фонд). Проте слід зазначити, що наявна концепція розвитку безпеки має бути адаптована до міжнародних стандартів і взятих Україною на себе

міжнародних зобов'язань. Також, до розробки таких програмних документів не долучаються науково-дослідні інститути та громадські профільні організації. Частково це питання крізь призму розвитку галузі автомобільних перевезень досліджено Д. Ільченком [198, с. 15–20].

Ще один чинник ефективності діяльності органів влади в означеному секторі – *якість нормативно-правової бази, яка регулює функціонування ринку пасажирських і вантажних перевезень автомобільним транспортом.*

Як було раніше визначено в дисертаційній роботі, наявні значні недоліки нормативно-правового регулювання, у тому числі щодо діяльності ринку перевезень на таксі, пасажирських перевезень та перевезення вантажів (у тому числі небезпечних). Отже, інституційна спроможність органів влади у площині нормативно-правового регулювання оцінюється прозорістю та якістю процедур, якими керуються органи влади, наявністю реальних та ефективних важелів впливу на ринок комерційних перевезень, системи стримування посадових осіб від перевищення своїх обов'язків, або зловживання службовим положенням. У зв'язку із цим Р. Ляшук [240] зробив висновки, з яким ми погоджуємося, щодо нагальної необхідності змін нормативно-правової бази, з огляду на постійні зміни в економічній системі та важливість автомобільної транспортної системи для економіки держави. Необхідно зазначити, що здійснення реформування є пріоритетом для нашої держави, ураховуючи той факт, що запровадження досконалих процедур не є фактичним індикатором, адже не гарантує, що ці процедури будуть виконуватись. Наразі, розбалансованість нормативно-правового регулювання відповідних процедур, повна відсутність регулювання стосовно перевезення на таксі, кріплення вантажів, контроль за технічним станом транспортного засобу тощо, а також існування непрацюючого механізму дієвого покарання у разі порушення таких відповідних процедур.

Уже було визначено необхідність реформування системи допуску до ринку з орієнтацією на систему оцінки ризиків та запровадження таких понять, як: «фінансова спроможність перевізника», «фахова компетентність персоналу», «добропорядність», або «добра репутація». Діюча система ліцензування має

більш декларативний характер та не враховує елементи оцінки якості функціонування конкретного суб'єкта, а також показників його роботи.

Чинна законодавча база не дозволяє функціонувати системі контролю в автоматичному режимі у зв'язку із комплексом існуючих недоліків (відсутність точного встановлення «реального перевізника», оформлення матеріалів та притягнення до відповідальності у відповідному режимі). Механізм перевірки підприємства частково передбачає фактори ризиків та перевірку дотримання ліцензійних умов, зокрема за місцем розташування, ураховуючи відсутність ліцензування вантажних внутрішніх перевезень, що також справляє значний негативний вплив на забезпечення їх безпеки. Розміри штрафних санкцій мають бути збільшені, а практика використання приписів має бути усунена з чинного законодавства. Відсутній для Укртрансбезпеки дієвий механізм заборони використання транспортних засобів, які є у несправному стані, рух транспорту із перевищенням вагових і габаритних параметрів.

Отже, поліпшення нормативно-правового регулювання всіх етапів функціонування ринку комерційних пасажирських перевезень автомобільним транспортом потребує значного і системного напрацювання та запровадження змін, починаючи із законів і закінчуючи підзаконними актами та реальним запровадженням їх у практичне функціонування. Такі зміни мають корелюватись із законодавством ЄС, обговорені із суспільством, громадськими організаціями та учасниками ринку.

До чинників ефективності діяльності органів влади в означеному секторі віднесено також *удосконалення структури органів влади, у компетенцію яких входить забезпечення безпеки дорожнього руху та перевезень, забезпечення системної координації цих органів влади та їх взаємодії.*

Нами поділяється думка В. Доценка про те, що система публічного адміністрування безпеки дорожнього руху потребує реструктуризації та повного реформування, а з огляду на важливість цього питання, воно має бути більш глибоко досліджено, ураховуючи складну структуру та повноваження таких органів [180, с. 86–93].

Структура органів влади у питанні забезпечення безпеки функціонування ринку комерційних автомобільних перевезень достатньо комплексна і складається із загальнодержавного, регіонального та місцевий рівнів.

Заінтересовані сторони у сфері забезпечення безпеки комерційних перевезень автомобільним транспортом, як вже було зазначено раніше, можна виділити:

- **BOBB**: Міністерство внутрішніх справ України, Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України, Міністерство освіти і науки України, Міністерство охорони здоров'я України, Міністерство фінансів України, Міністерство культури та інформаційної політики України;

- спеціалізовані центральні органи виконавчої влади: Національна поліція України, Державна служба України з надзвичайних ситуацій, Державне агентство інфраструктурних проектів України, Державна служба автомобільних доріг України, Державна служба України із безпеки на транспорті, Державна митна служба України;

- органи місцевого самоврядування;

- науково-дослідні інститути, інші підприємства, установи та організації, а також неурядові громадські організації із відповідним рівнем репрезентативності тощо.

Система взаємодії органів влади із визначених питань, урахуваючи КМ АР Крим, відбувається як у «горизонтальній» площині між центральними органами виконавчої влади, органами місцевого самоврядування з врахуванням «вертикалі» влади, що має таку структуру (рис. 2.2).

У такій взаємодії важливим є питання мінімізації дублювання повноважень між центральними, регіональними та місцевими органами влади. Хоча інколи дублювання тією чи іншою мірою можливі між різними рівнями влади, коли певна частина функцій від центрального рівня делегується місцевим та регіональним, із урахуванням територіального принципу. Тим більше, у межах проведення реформи децентралізації можливе передавання певних властивих функцій, але, крім повноважень, має бути передано й бюджетування виконання

таких функцій, від різних джерел надходжень (плата за надання адміністративних послуг та інших послуг, стягнення штрафних санкцій чи надходження від сплати податків, тощо) [266, с. 1–9].

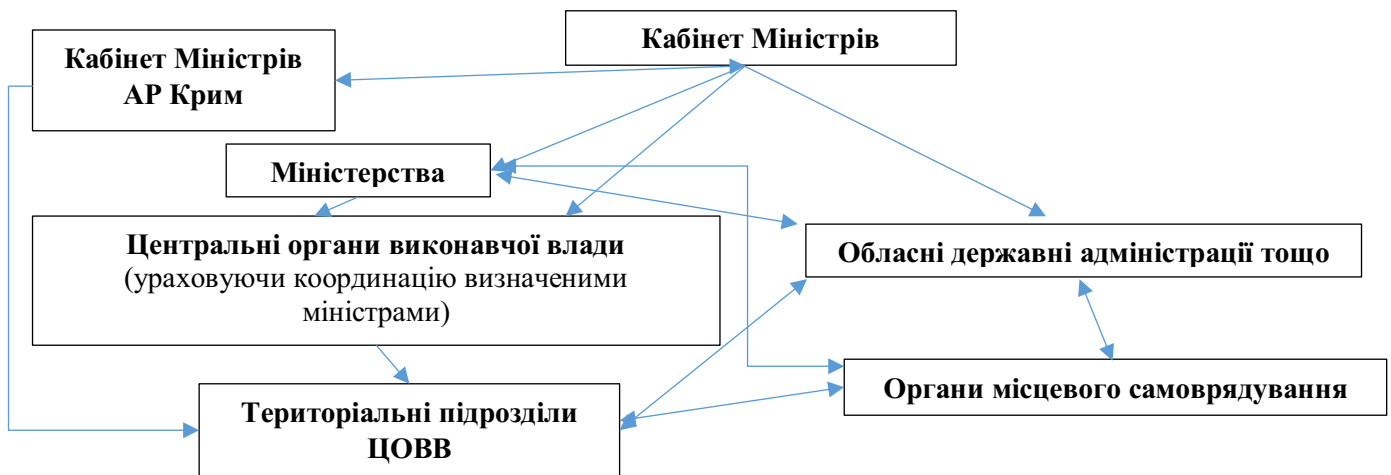


Рисунок 2.2 – Система взаємодії органів влади із питань забезпечення безпеки комерційних автомобільних перевезень *(розроблено автором)*

Вважаємо недоречними факти дублювання функцій між центральними органами влади або нечітке їх трактування, відсутність процедури, інструменту і механізму їх реалізації. Певною мірою відсутня чіткість розподілу повноважень у питанні проведення контролюючих заходів (рейдових перевірок, патрулювання) між Національною поліцією та Укртрансбезпекою (контроль за технічним станом транспортних засобів, переліку документів, які перевіряються під час зупинки автотранспорту тощо). Крім того, чітко не визначено центральний орган виконавчої влади, який уповноважений здійснювати загальнодержавну координацію органів влади із забезпечення безпеки дорожнього руху, а також реалізацію державної політики, ураховуючи розгалуженість системи органів влади із визначеного питання. На порядку денному стоїть питання ефективності функціонування системи органів контролю за здійсненням автомобільних перевезень [300, с. 176–180]. На нашу думку, одним із найкращих рішень може бути створення координуючого (дорадчого)

органу при КМ України, наділеного повноваженнями координації процесу забезпечення безпеки дорожнього руху.

Таке само реформування має бути здійснено і на місцевому рівні. Підхід до нього органів місцевого самоврядування має бути комплексним та розподіленим на кілька етапів, наприклад:

- перш за все необхідно провести оптимізацію їх функцій та уникнути їх дублювання іншими органами;

- наступними кроками має стати формування високого рівня професіоналізму службовців органів місцевого самоврядування та забезпечення їх гідними заробітними платами (можливо для кожного регіону окремо);

- досить важливим кроком для реформування галузі має стати електроніфікація процесу надання послуг та переведення їх в автоматизовану онлайн-площину, це значно спростить доступ громадян до необхідних послуг, скоротить час на їх отримання та знизить рівень тяганини при їх отриманні [175, с. 22-24].

Крім того, вагомим, а у певних аспектах навіть ключовим елементом такої системи взаємодії є наявність ефективної комунікації із громадськими організаціями, об'єднаннями профспілок та організаціями роботодавців, експертним середовищем. Наразі відповідна робота формалізована, а у певних напрямках навіть призупинена [344, с. 233–234]. Ключовим елементом такої взаємодії є запровадження громадського контролю, який, з одного боку, має справляти реальний вплив громадськості на рівень безпеки комерційних автомобільних перевезень, а з другого – упередити потенціальні можливості зловживання таким механізмом і тиску як на органи влади, так і на ринок комерційних перевезень пасажирів і вантажів у цілому.

Обмін інформацією може бути значно оптимізовано шляхом запровадження електронних ресурсів і сервісів, створення відповідних баз даних та інших ІТ-технологій. Важливим є розробка та впровадження двох напрямів комунікації: оптимізація обміну інформацією між органами влади та формування дієвого механізму для впливу громадськості (відповідних організацій) на реалізацію

публічного управління із забезпечення безпеки функціонування комерційного автомобільного транспорту.

Наступним чинником ефективності діяльності органів влади у цій сфері суспільного життя є наявність електронних систем і баз даних, рівень їх запровадження та надійність функціонування, а також рівень матеріально-технічного забезпечення комерційного автомобільного транспорту.

Ураховуючи той факт, що розвиток системи публічних послуг, а також посилення взаємодії органів державної влади, громадськості та бізнесу із залученням інформаційно-комунікаційних технологій є одним із ключових напрямів розвитку держави, що передбачений Концепцією розвитку електронного урядування в Україні, затвердженої розпорядженням КМ України від 20 вересня 2017 р. № 649-р, визначено, що такі технології створюють нові можливості для зазначених суб'єктів, а також отримання зворотного зв'язку від суспільства [64]. Відповідно до цієї Концепції розпорядженням КМ України від 22 серпня 2018 р. № 617-р затверджено план заходів з її реалізації, який спрямований на трансформацію всіх процесів взаємодії між органами державної влади, громадськості та бізнесу в електронний формат [59], особливість якої зумовлена сутністю та функціями комунікації в системі державного управління [181, с. 159–167]. Однак слід зазначити, що у світлі розвитку загальнодержавної електронної системи для відповідної комунікації багато що залежить від створення єдиної платформи із спільним протоколом обміну інформацією та забезпечення онлайн-комунікації із суспільством, що потребує більш детального дослідження.

У функціонуванні комерційного транспорту базовим елементом забезпечення дії відповідної онлайн-системи є Електронний кабінет перевізника та ЄІС Укртрансбезпеки. У 2019 р. така система була модернізована в аспекті автоматизації трьох етапів блокування видачі разового дозволу на міжнародні вантажні автомобільні перевезення за такими критеріями: наявність відповідної ліцензії, фіксування виду господарської діяльності у ній, а також

внесення у реєстр ліцензіатів транспортного засобу, на який видається цей дозвіл. До цього рішення такі дозволи могли отримати перевізники, у яких навіть не було ліцензії на провадження відповідної діяльності. Потреба у предметі взаємодії (обміну інформацією) із іншими системами має бути визначено відповідно до повноважень органів влади та технологічних процесів (карт), які визначають порядок їх дій. У цьому аспекті проблемним питанням є відсутність будь-якого кіберзахисту та положення, яке регламентуватиме роботу такої системи.

Окремим питанням є функціонування електронних систем Міністерства внутрішніх справ України (Нацполіції), Міністерства охорони здоров'я України тощо. Слід наголосити, що відсутність ефективної бази даних та порядку класифікації отриманих травм унаслідок ДТП нівелює можливість ведення прозорості та ефективної статистики. База даних щодо дорожньо-транспортних пригод та їх наслідків Національної поліції не диференціює (відокремлює) правопорушення за багатьма критеріями, серед яких невикористання ременів безпеки (більшість випадків летальності зумовлена саме цим правопорушенням), а також не застосовується ризик-орієнтований підхід. Крім того, дана база даних має бути адаптована до міжнародної системи CADaS.

Уніфікація обміну інформації може бути забезпечена через систему електронної взаємодії державних електронних інформаційних ресурсів «Трембіта». Це питання розглядалося багатьма вченими, зокрема В. Саух та С. Івановою, які, зокрема вивчали тенденції створення і використання електронних інформаційних ресурсів і сервісів, що значною мірою дотичне до питання функціонування «Трембіти» [309], яка є ключовим елементом цифрової інфраструктури щодо надання електронних послуг для зручного доступу до відповідних державних реєстрів. «Оснóву системи «Трембіта» становить удосконалена естонська платформа обміну даними X-ROAD, яка є фундаментом естонського цифрового суспільства» [313].

На сьогодні також відсутня електронна платформа комунікації із суспільством. Діючими є лише системи інформування, на кшталт Data-bot від

Telegram, яка в онлайн-режимі надає інформацію пасажирові стосовно конкретного перевізника та транспортного засобу щодо наявності ліцензії, інформації про суб'єкта тощо.

Ефективність діяльності органів влади у цьому секторі залежить і від *інших чинників (рівень компетенції працівників органів влади, корупційні ризики, рівень міжнародної співпраці тощо)*.

Такий напрям діяльності, як надання адміністративних послуг, які обмежені у кількості, та здійснення державного нагляду і контролю, за своєю суттю мають корупційні ризики. Відповідно до аналітичного звіту щодо корупційних ризиків надання адміністративних послуг та контрольної наглядової діяльності в Україні, підготовленого Центром політико-правових реформ та звіту за результатами соціологічного опитування Фонду «Демократичні ініціативи», який здійснено за підтримки проекту протидії корупції в Україні (UPAC), основними корупційними ризиками у сфері надання адміністративних послуг визначено складність та великі терміни надання певних адміністративних послуг, недостатній рівень інформаційного забезпечення щодо процедури їх надання, обмежений доступ до органів влади тощо. У системі контрольної наглядової діяльності основними корупційними ризиками визнано широкі повноваження органів влади, їх спрямованість на покарання чи його припинення, або заборони діяльності, замість запобігання та усунення виявлених порушень [221, с. 196].

Одним із негативних практичних прикладів відсутності системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту важливо розглянути висновок експертного рівня представників громадських організацій, а також системних порушень з боку державного органу контролю за забезпеченням безпеки на комерційному автомобільному транспорті, зокрема здійснення вагового контролю, які наведені у статті адвоката та громадського діяча

А. Ткаченко. Він вважає, що найбільш поширеними порушеннями є відсутність направлення на здійснення перевірки та низький рівень якості оформлення

матеріалів перевірки. Існують факти, коли матеріали складаються на власника транспортного засобу, який не є суб'єктом правопорушення, а також не забезпечується інформування перевізника про дату та час розгляду справи про застосування до нього санкцій тощо [342, с. 1-5]. Такі правопорушення мають місце й в інших напрямках здійснення контролю, що фактично зменшує ефективність діяльності такого органу, у зв'язку із оскарженням великої кількості його рішень у судах. Причиною цьому можуть бути низький рівень компетенції інспекторського складу, наявність корупційних ризиків, і меншою мірою – недоліки чинного законодавства.

Важливим елементом підвищення якості виконання своїх повноважень та функціонування системи публічного управління безпекою на комерційному автомобільному транспорті є системна робота щодо вдосконалення кваліфікації працівників державних органів, зокрема в рамках міжнародної співпраці. Так, у березні 2018 р. Укртрансбезпекою було організовано обмін практичним досвідом із польськими колегами із Головної інспекції автомобільного транспорту (GITD – Główny Inspektorat Transportu Drogowego) [199]. Черговим позитивним прикладом підвищення кваліфікації є організоване 22 лютого 2021 р. навчання для працівників територіальних підрозділів Укртрансбезпеки, яке провадилось у м. Хмельницькому із залученням представників НКЦ АсМАПу [339].

Слід зауважити, що у системі публічного управління важливим є залучення до роботи органів влади представників громадських організацій та фахових експертів на всіх етапах: підготовки рішень, їх запровадження та оцінки якості реалізації державної політики. Форми участі громадськості у діяльності органів влади та прийнятті політичних рішень мають бути визначені виходячи із моделі взаємодії органів влади і суспільства, яка має передбачатись у системі публічного управління безпекою, зокрема на комерційному автомобільному транспорті [241, с. 13–18]. Фактично, суспільство має бути залученим на всіх стадіях та напрямках функціонування системи публічного управління функціонування комерційного автомобільного транспорту. У рамках соціального

діалогу, в залежності від його рівня, визначено 3 сторони, а саме: профспілки, роботодавець та органів влади, які мають бути репрезентативними для визначеного рівня розвитку системі публічного управління безпекою на комерційному автомобільному транспорті.

Базовим документом, який визначає загальні принципи та домовленості на загальнодержавному та загальногалузевих рівнях, є Генеральна угода про регулювання основних принципів і норм реалізації соціально-економічної політики і трудових відносин в Україні на 2019–2021 рр. [145].

Серед галузевих угод наразі є чинними: Угода між Державним агентством автомобільних доріг України і Профспілкою працівників автомобільного транспорту та шляхового господарства України на 2020–2022 роки (яка стосується дорожнього господарства та не містить питань забезпечення безпеки перевезень на комерційному транспорті) [143], а також Галузева Угода між міністерством інфраструктури України, Федерацією роботодавців транспорту України і спільним представницьким органом профспілки працівників автомобільного транспорту та шляхового господарства України і Всеукраїнської незалежної профспілки працівників транспорту у сфері автомобільного транспорту на 2013–2015 роки [144].

Важливим чинником функціонування системи публічного управління є ефективність функціонування громадських рад. Відповідно до Постанови КМ України від 03 листопада 2010 р. № 996 «Про забезпечення участі громадськості у формуванні та реалізації державної політики» передбачено Порядок проведення консультацій з громадськістю з питань формування та реалізації державної політики та Типове положення про громадську раду в органах влади різного рівня. Ця Постанова спрямована на створення тимчасових консультативно-дорадчих структур в органах виконавчої влади всіх рівнів, що передбачає сприяння участі громадськості у формуванні та реалізації державної і регіональної політики [41]. Однак, протягом останніх років як у Міністерстві розвитку громад, територій та інфраструктури України, так і Укртрансбезпеки ці

структури не створені та не функціонують, що нівелює взаємодію цих органів із громадськістю у визначеному форматі.

Також, при кожному органі виконавчої влади створюється колегія, до складу якої за рішенням керівника органу влади може бути включено представники профільних неурядових організацій (Типове положення про колегію міністерства, іншого центрального органу виконавчої влади і місцевої державної адміністрації було затверджено ще постановою КМУ від 02 грудня 2003 р. № 1569) [53]. Однак, фактично, як і у разі з громадськими радами, колегії Міністерстві розвитку громад, територій та інфраструктури України не створені та не проведено жодного засідання протягом останніх трьох років.

Ще одним чинником ефективності діяльності органів влади у системі публічного управління безпекою на комерційному автомобільному транспорті в аспекті посилення співпраці та підвищення якості взаємодії органів влади із громадянами є комунікація через направлення скарг від останніх як користувачів послуг (щодо захисту прав споживачів – до Держпродспоживслужби або забезпечення безпеки перевезень – до Укртрансбезпеки). Але таке право реалізується шляхом оформлення скарги, направлення її у паперовому вигляді або на електронну адресу, у зв'язку із чим можлива втрата чіткості формулювання предмета скарги, актуальності такої скарги та погіршення якості реагування органу контролю.

Отже, основні публічно-управлінські та технологічні чинники визначають інституційну спроможність системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту. Із основних безпекових складових державного управління сферою комерційного автомобільного транспорту потрібно виділити:

- 1) рівень досконалості нормативно-правового регулювання;
- 2) фінансування заходів забезпечення безпеки дорожнього руху;
- 3) ефективність системи взаємодії органів влади, які забезпечують формування та реалізацію державного управління із забезпечення безпеки дорожнього руху.

Враховуючи комплексність питання інституційної спроможності системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту, її необхідно розглядати як здатність ефективно виконувати владні повноваження органами влади всіх рівнів (за рахунок якості нормативно-правового регулювання, матеріально-технічного та фінансового забезпечення та кваліфікації персоналу тощо) та взаємодіяти між собою і представниками неурядових організацій, рівень технічного та технологічного розвитку державних інституцій, а також автоматизації і діджиталізації процесу реалізації таких владних повноважень з метою забезпечення високого рівня безпеки та якості послуг із комерційного перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом. Рівень інституційної спроможності слід оцінювати як низький, що потребує значної модернізації власне системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту.

2.3. Напрями використання в Україні міжнародного досвіду функціонування системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту

Міжнародна спільнота приділяє особливу увагу формуванню якісного аналітичного підґрунтя для прийняття політичних та управлінських рішень і вжиття організаційно-технічних заходів щодо запровадження новітніх технологій та принципів регулювання ринку комерційних перевезень з метою забезпечення безпеки дорожнього руху.

Відповідно до досліджень, проведених Світовою організацією охорони здоров'я, щорічно внаслідок дорожньо-транспортних пригод гине близько 1,35 млн людей (більше половини це пішоходи, велосипедисти та мотоциклісти), у межах 20–50 млн осіб отримують травми сумісні із життям, у результаті чого щорічно держави втрачають близько 3% валового внутрішнього продукту.

Ураховуючи спільне рішення держав-учасниць, до 2030 р. заплановано скоротити кількість загиблих вдвічі [387].

Очевидним є той факт, що забезпечення безпеки дорожнього руху не стало одночасно ключовим орієнтиром для всіх країн, адже усвідомлення важливості цього питання має досить різну історію в кожній країні та було визначено пріоритетним не одночасно. Так само і розвиток структури та форми організації процесу забезпечення безпеки на комерційному автомобільному транспорті історично в кожній державі проходили різні етапи розвитку та реформування, що значною мірою актуалізує створення ефективної системи управління важливими для суспільства та держави процесами. Ураховуючи важливість розбудови такої системи, доцільно звернути увагу на дослідження питання залежності системи публічного адміністрування безпекою дорожнього руху США від історичного фактору, що було проаналізовано Джос К. Н. Радшельдери та висвітлено у доповіді на шостій щорічній робочій конференції NIG 12–13 листопада 2009 р. [390, с. 35]. У зв'язку із цим, цікавим є питання еволюції цілісного системного підходу до планування та управління безпекою дорожнього руху за кордоном [396; 412, с. 607–629].

Починаючи із кінця 1990-х рр. означене питання у багатьох країнах набуває надзвичайно важливого значення, а наднаціональні організації (Організація Об'єднаних Націй (ООН), Європейський Союз (ЄС), Організація економічного співробітництва та розвитку (ОЕСР) тощо) активізують свою участь в цьому процесі так само, як й інші міжнародні організації (Всесвітня дорожня асоціація (PIARC), Міжнародна програма оцінки автомобільних доріг (iRAP), Міжнародна автомобільна федерація (FIA), Міжнародна організація з безпеки дорожнього руху (PRI) тощо). Наразі в загальному доступі міститься значний обсяг важливої інформації, посилань, прикладів, наукових досліджень та інших вказівок щодо наявної практики забезпечення безпеки дорожнього руху та розбудови і розвитку системи публічного управління у різних сферах та галузях, однак важливим фактором упровадження та розвитку системи публічного управління саме у сфері безпеки комерційного автомобільного транспорту є досягнення

стандартів ЄС. Імплементация стандартів ЄС щодо забезпечення безпеки є важливим фактором розвитку нашої держави, посилення її авторитету на міжнародному рівні, однак такі реформи завжди мають враховувати особливості наявної системи організації автомобільних перевезень, фінансово-економічний та технологічний розвиток, фінансову спроможність перевізників і споживачів послуг, що має бути взято до уваги на етапі здійснення змін у системі забезпечення безпеки на автомобільному транспорті [165, с. 60–75].

Ключовим рішенням упровадження спільних міжнародних принципів забезпечення єдиних стандартів безпеки, яке було прийнято на III Глобальній міністерській конференції з безпеки дорожнього руху (19–20 лютого 2020 р. у м. Стокгольм) рішення розвитку системи «Vision Zero» та «Safe Systems».

Відповідно до Стокгольмської декларації 2020 р. прийнято резолюцію № 70/1 Генеральної Асамблеї ООН від 25 вересня 2015 р. «Перетворення нашого світу: порядок денний в галузі сталого розвитку на період до 2030 року» і Цілі сталого розвитку (далі – ЦСР) як фундаментальний підхід до інтеграції безпеки дорожнього руху та досягнення показників у рамках ЦСР [407].

Водночас безпосередньо декларацією визначено: «Визнаємо уроки, вивчені з Десятиліття дій щодо забезпечення безпеки дорожнього руху 2011–2020 рр., у тому числі необхідність пропагування комплексних підходів до безпеки дорожнього руху, таких як системний підхід і «Vision Zero», пошуку довгострокових і стійких рішень у сфері безпеки дорожнього руху, а також зміцнення міжсекторального співробітництва всередині країн, включаючи взаємодію з неурядовими громадськими організаціями, громадським суспільством, комерційним сектором і промисловістю, які сприяють соціально-економічному розвитку країн і мають вплив на нього» [407, с. 1]. Такий інноваційний підхід має бути закладено в основу системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту та визначено у ризик-орієнтовній системі координат для планування діяльності органів влади України. Така система публічного управління повинна мати довгострокову стратегічну мету досягнення рівня нульової смертності й тяжкого травмування людей на

комерційному автомобільному транспорті, замість кількісних показників аварійності.

Підхід «Vision Zero», який передбачає принцип нульової толерантності до смертності та травматизму на дорогах, започатковано у Швеції в 1995 р., а вже у 1997 р. затверджено парламентом країни на загальнодержавному рівні. «Vision Zero» заснований на певному етичному баченні та єдиному принципі, яким визначено, що «втрата життя або травмування людей під час використання автомобільного транспорту, або транспортної системи ніколи не буде прийнятними з етичної точки зору». «Vision Zero» має бути фундаментальним принципом формування стратегічного бачення розвитку України, але фактично цей підхід не визначає конкретні цілі або дії для досягнення загальної мети.

«Vision Zero» відрізняється від інших підходів до підвищення рівня безпеки дорожнього руху, відмовою від зниження кількості випадків ДТП, натомість (що дуже важливо) запроваджує запобігання випадкам загибелі, а також тяжким тілесним ушкодженням унаслідок ДТП. Такий підхід має бути запроваджений у прийнятті будь-яких рішень з огляду на людські помилки. Ураховуючи, що всі сторони несуть відповідальність за забезпечення безпеки, пріоритетом має бути зменшення показників смертності (травмування), а не пониження кількості ДТП. Отже, методологія оцінки економічних втрат унаслідок ДТП не є повною мірою суміжною за етичним принципом із концепцією «Vision Zero», однак ураховуючи реалії в Україні такий принцип досить ідеалістичний, і тому має бути певний перехідний період реформування та сприйняття того, що «Vision Zero» – це не гасло, не слоган, навіть не просто програма. Це принципово інший підхід до безпеки дорожнього руху, який базується на дев'яти загальних принципах (компонентах значної прихильності до підходу нульової аварійності): політичні обов'язки, чіткий план дій, справедливість, співпраця, взаємодія, системний підхід, який базується на статистичних даних, залучення громад, прозорість (наведено у додатку Б.1) [414].

Також інноваційним підходом для України, який був прийнятий як концептуальний на вищезазначеному міжнародному заході, є «Safe System»

(«безпечна система»), який тісно пов'язаний з «Vision Zero»: обидва підходи взаємопов'язані та спрямовані на створення таких умов, за яких неможливе виникнення ДТП (ідеологічне бачення, як довгострокова мета із мінімізацією будь-яких факторів виникнення ДТП). «Safe System» більше представляє саме операційні принципи на основі бачення «Vision Zero». Аналізуючи вплив та поєднуючи особливості інфраструктури, транспортних засобів та їх швидкості руху, можливо визначити ступінь впливу на учасників дорожнього руху у разі ДТП. Отже, наявні граничні значення, при перевищенні яких наслідки таких аварій призведуть до смерті або отримання тяжкої травми. Такий підхід також має бути запроваджено крізь призму «Vision Zero» у систему управління безпекою комерційного автомобільного транспорту.

У рамках визначеного вище передбачено п'ять основних стійких принципів, які фактично визначають розгалуженість такого підходу, як «Vision Zero» та мають бути закладені у систему публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту України:

- функціональність автомобільних доріг;
- однорідність транспортного потоку;
- прогнозованість поведінки учасників дорожнього руху за рахунок дизайну дорожньої інфраструктури;
- зниження рівня травматизму за рахунок прогнозування учасників державного руху та мінімізації впливу на оточуюче природне середовище;
- рівень обізнаності учасників дорожнього руху [405, с. 1].

Модель «Safe System» враховує чотири основні елементи (включаючи навчання та дотримання учасниками дорожнього руху ПДР), а також п'ять допоміжних напрямків діяльності (рис. 2.3). Такий підхід є системним, тобто всі елементи є вагомими, як і зв'язки та відносини між ними [405].

Отже, ураховуючи зобов'язання, взяті Україною на себе у м. Стокгольмі у 2020 р., за результатами III Глобальної міністерської конференції з безпеки дорожнього руху, «Vision Zero» має стати довгостроковою метою до 2050 р., але практично досягнути мети нульової смертності за наявного людського фактору

досить складно. Під час використання у системі публічного управління цього підходу необхідно врахувати фактичний стан речей та потенціал державного бюджету. Але у будь-якому разі запровадження цих підходів є стратегічним і нагальним для України, що значно поліпшить поточну ситуацію.

Підхід «Safe System» особливо актуальний для країн із середнім та низьким рівням життя населення (доходом), оскільки цей підхід комплексним з огляду на уразливість усіх учасників дорожнього руху.

Всесвітня організація охорони здоров'я протягом останнього часу відіграє роль міжнародного органу, який здійснює координацію міжнародної політики у сфері безпеки дорожнього руху. У листопаді 2017 р. на нараді держав – членів ВООЗ було прийнято 12 цілей у сфері безпеки дорожнього руху [397]. Схематично ці цілі візуалізовані у додатку Б.2.



Рисунок 2.3 – Модель підходу «Safe System»

Джерело: Розроблено на основі даних ОЕСР/ITF, 2008 р.; АТС, 2009 р. [405]

Однак, ураховуючи процеси глобалізації та запровадження нових технологій, для економічного розвитку України нагальним є питання створення уніфікованої із ЄС структури функціонування ринку комерційних перевезень на автомобільному транспорті із відповідною адаптацією інфраструктури,

законодавства та принципів публічного управління безпекою. Питання організації чіткої та якісної логістики дає можливість оптимізації внутрішніх процесів та підвищення якості послуг перевезення на міжнародному рівні [377, с. 198–205].

Водночас Угодою про асоціацію передбачено імплементацію Регламенту (ЄС) № 1370/2007 Європейського Парламенту та Ради від 23 жовтня 2007 р. (норми Регламенту мають бути імплементовані протягом 8 років після набрання чинності Угоди). Цей Регламент установлює умови та порядок надання соціально значущих послуг, вимоги щодо організації процесу перевезення, які також містять питання безпеки через аспекти визначення вимог до якості сервісу, умови, відповідно до яких оператори транспортних послуг можуть претендувати на отримання компенсації або виключного права (або обох) на надання послуг перевезення громадським транспортом (які мають відповідати загальним економічним інтересам, але не можуть бути комерційно вигідними). Установлюючи зобов'язання щодо надання таких послуг, компетентні органи мають забезпечити доступ громадян до безпечних, надійних та якісних послуг громадського пасажирського транспорту [404].

Зобов'язаннями стосовно громадських послуг на транспорті (Public service obligations in transport (PSO)) визначено, що «основними цілями європейської політики у сфері громадського, у т.ч. автомобільного транспорту, є забезпечення безпечних, ефективних та якісних послуг пасажирського транспорту за допомогою регульованої конкуренції, які мають враховувати фактори соціального, екологічного та регіонального розвитку, щоб гарантувати їх прозорість та ефективність. Стаття 14 Договору про функціонування ЄС (ДФЄС) та Протокол № 26 про послуги загального інтересу, доданий до ДФЄС, встановлюють загальні принципи того, як держави-члени визначають та надають послуги загального економічного інтересу» [395, с. 1-2], що, у свою чергу, є обов'язковим і для України. Інтеграція таких принципів можлива через систему публічного управління та організації перевезень на різних рівнях (міські,

внутрішньо- та міжобласні, міжнародні перевезення пасажирів) шляхом імплементації норм вищезазначеного Регламенту.

Якщо розглядати євроінтеграційний процес у контексті взятих на себе Україною зобов'язань, визначених додатком XXXII до глави 7 «Транспорт» розділу V «Економічне і галузеве співробітництво» Угоди про асоціацію, де передбачено чіткий перелік регламентів і директив із визначенням термінів, протягом яких їх вимоги мають бути інтегровані у вітчизняне законодавство та фактично імплементовані у технологічні процеси функціонування ринку автомобільних перевезень, серед яких:

питання безпеки регулюють директиви (в § 2.1.):

– про встановлення та використання пристроїв обмеження швидкості для певних категорій механічних транспортних засобів;

– про встановлення для певних автомобільних транспортних засобів, що рухаються в межах Співтовариства, максимально дозволених розмірів у разі національних і міжнародних перевезеннях і максимально дозволеної ваги у разі міжнародних перевезеннях;

– про перевірки щодо придатності до експлуатації автомобілів та автопричепів;

– про посвідчення водія;

– про перевезення небезпечних вантажів наземним транспортом;

соціальні питання регулюють (§ 2.1.):

– Регламенти про гармонізацію відповідного соціального законодавства, що регулює відносини в галузі автомобільного транспорту; про реєструвальні пристрої на автомобільному транспорті та, що запроваджує загальні правила щодо умов допуску до роботи операторів автомобільних перевезень;

– Директиви про соціальне законодавство, що стосується діяльності автомобільного транспорту; про організацію робочого часу осіб, які здійснюють мобільну автотранспортну діяльність та про початкову кваліфікацію і періодичну підготовку водіїв деяких видів автомобільного транспорту для перевезення вантажів або пасажирів.

Ураховуючи порядок та практику застосування норм права ЄС, упровадження профільних нормативно-правових актів країнах-членах ЄС здійснюється таким шляхом: регламент є правовим актом, який автоматично і рівною мірою застосовується всіма країнами – членами ЄС, без додаткових змін внутрішнього законодавства, однак після набрання ним юридичної сили; рішення, визначені директивами, запроваджуються в національні законодавства шляхом внесення змін у законодавчі та підзаконні акти країн-членів ЄС. Для комплексних і складних за структурою та суттю документів розроблено керівні принципи та настанови щодо їх запровадження (*guidelines*), які надають роз'яснення щодо їх практичної імплементації. У випадку впровадження в Україні євроінтеграційних правових норм щодо забезпечення безпеки на комерційному автомобільному транспорті було прийнято інше рішення їх імплементації: стосовно кожного нормативно-правового акту ЄС в Україні спочатку розробляється проект закону, не завжди маючи навіть офіційний переклад такого документа, що здебільшого призводить до хибного трактування європейських норм і недостатнього рівня їх відповідності оригіналу, що підтверджується після *compliance check* (перевірки відповідності), яку проводять у межах проектів технічної допомоги представники ЄС або українські експерти, які працюють у міжнародних проектах. Практично, станом на сьогодні жодна із директив та регламентів щодо сфери автомобільних перевезень не імplementовані як на рівні закону, так і на рівні підзаконного акту.

Усі профільні регламенти та директиви ЄС або безпосередньо регулюють питання забезпечення безпеки та функціонування системи публічного управління через певні його елементи, або є дотичними до цього питання, однак у цілому таке регулювання є рамковим і більшість питань визначаються країнами – членами ЄС, ураховуючи їхні національні системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту. Отже, зобов'язання, які взяті Україною на себе після підписання Угоди про асоціацію, сформували євроінтеграційний вектор, який передбачає реформування національної системи забезпечення безпеки на комерційному автомобільному

транспорті у продовж двох етапів: допуску до ринку і державного нагляду та контролю, що у комплексі визначає перелік вимог до процесу перевезення, виконання контролюючих функцій органами державної влади та вимог до якості сервісу перевезення пасажирів і вантажів.

Напрямок реформування публічного управління забезпечення безпеки функціонування комерційного автомобільного транспорту визначає також *Стокгольмська декларація Третьої всесвітньої міністерської конференції з безпеки дорожнього руху: досягнення глобальних цілей до 2030 р.*, на якій було визначено єдиний міжнародного вектор розвитку безпеки дорожнього руху до 2030 р. Вагомість цього міжнародного заходу підтверджує той факт, що участь у ньому взяли понад 1700 делегатів із 140 країн світу. Крім розгляду питання запровадження таких підходів, як «Vision Zero» та «Safety System», на конференції було прийнято рішення, що учасники цього заходу беруть на себе зобов'язання стосовно підвищення рівня безпеки дорожнього руху, а саме:

- до 2030 р. необхідно досягнути зменшення смертності до 50%;
- приділяти особливу увагу питанню смертності серед дітей і молоді;
- посилити контроль за перевищенням швидкості;
- запроваджувати зазначені вище підходи на рівні стратегій та програмних документів;
- запровадити міжнародні норми і вимоги до дорожньої інфраструктури на рівні державних будівельних норм;
- забезпечити перехід на екологічно чистий транспорт;
- вжиття інших заходів із врахуванням цілей сталого розвитку на рівні підприємств тощо [151].

Ці принципи теоретично відповідають моделі функціонування системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту і практично мають бути запроваджені через стратегічні документи та програмні заходи їх імплементації в Україні.

Важливість питання забезпечення безпеки дорожнього руху та вплив міжнародної політики на формування вектору національної політики із

визначеного питання підтверджується результатами 82-ї сесії Комітету з внутрішнього транспорту ЄЕК ООН, яка відбулась 25-28 лютого 2020 р. у м. Женева (Швейцарська Конфедерація), на якій були присутні представники України. Відповідно до порядку денного та протокольного рішення цієї зустрічі було розглянуто питання запровадження інтелектуальних систем регулювання дорожнього руху (зокрема системи контролю безпеки), перевезення небезпечних вантажів, забезпечення безпеки, ведення статистичних даних, узгодження спільних правил щодо транспортних засобів, екологічні проблеми та інші стратегічні питання функціонування дорожньо-транспортного комплексу та галузі автомобільного транспорту. «Зокрема, Комітет заслухав повідомлення по таким темам, як міжнародні водійські посвідчення, вразливі учасники дорожнього руху, політика щодо механічних двоколісних транспортних засобів, Зведена резолюція про дорожній рух (СР.1), а також забезпечення безпеки дорожнього руху та досягнення цілей сталого розвитку, а також розробки спільного нормативно-правового акту щодо використання автоматизованих транспортних систем, та ряд інших стратегічних питань» [350, с. 1-38].

Протягом останнього десятиріччя Україні надавалась значна допомога у зміцненні інституційної спроможності органів влади стосовно забезпечення безпеки дорожнього руху, зокрема технічної допомоги у вигляді відповідних міжнародних проектів, серед яких можна виділити:

- Twinning «Сприяння забезпеченню безпеки пасажирських та вантажних перевезень автомобільним транспортом в Україні» (2008–2010 рр.);
- Підтримка інтеграції України у Транс'європейську транспортну мережу TEN-T (2008–2011 рр.);
- ТРАСЕКА¹ «Безпека дорожнього руху II» (2014–2015 рр.);
- Twinning «Підтримка Міністерства інфраструктури України в посиленні стандартів безпеки комерційних автоперевезень» (2014–2016 рр.);

¹ ТРАСЕКА (TRASECA) – програма міжнародного співробітництва між Європейським союзом та країнами-партнерами з організації транспортного коридору «Європа – Кавказ – Азія».

- Twinning «Підтримка у підвищенні безпеки перевезення небезпечних вантажів мультимодальним транспортом в Україні» (2016–2018 рр.);
- AASISTS² «Підтримка імплементації Угоди про асоціацію та Національної транспортної стратегії в Україні» (2016–2018 рр.);
- Модернізація та підвищення безпеки мережі автомобільних доріг в Україні (2015–2019 рр.).

Наразі діють ще два проєкти: AASISTS II «Подальша підтримка імплементації Угоди про асоціацію між Україною та ЄС та Національної транспортної стратегії в Україні» (є логічним продовженням AASISTS), а також «Підвищення безпеки автомобільних доріг в містах України» (виконує консалтингову функцію з метою ефективного використання кредиту ЄІБ та ЄБРР, який наданий шести містам України).

У свою чергу, Державною службою України з безпеки на транспорті протягом 2017–2018 рр. залучено та проведено короткострокові проєкти, експертні місії з технічної допомоги у межах інструменту TAIEХ [169, с. 229–239]. Такий інструмент технічної допомоги доцільно використати у запровадженні системи публічного управління, з метою залучення практичного досвіду експертів країн ЄС та проведення максимально ефективної реформи діючої системи забезпечення безпеки на автомобільному транспорті.

Усі ці проєкти так чи інакше спрямовані на реформування системи забезпечення безпеки дорожнього руху, функціонування комерційного транспорту, запровадження структурної та загальнодержавної системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту, а також приведення чинного законодавства до вимог і стандартів країн ЄС із забезпечення безпеки у визначеній сфері. Фактично, ключова мета всієї технічної допомоги є зменшення смертності внаслідок ДТП, а також зниження показників аварійності та травмування.

² ASISTS – Проєкт «Підтримка імплементації угоди про асоціацію та національної транспортної стратегії в Україні», який фінансується Європейським Союзом.

Отже, ураховуючи міжнародні зобов'язання України та наявні світові інноваційні тенденції забезпечення безпеки дорожнього руху, а також існуючі інструменти для запровадження зміни діючої системи державного управління із метою запровадження системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту, мають бути проведені масштабні реформи на рівні стратегічного планування, реформування системи допуску до ринку та здійснення контролю за його функціонуванням. Кожний із цих напрямів реформування має бути детально досліджено, ураховуючи наявні найкращі практики країн ЄС. Проведений аналіз дає підстави стверджувати, що на сьогодні найбільшою проблемою є повільний темп такого реформування та інституційна спроможність органів влади запроваджувати означені реформи, що фактично можливо змінити, зокрема шляхом запровадження системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту стосовно в аспекті функціонування комерційних перевезень пасажирів і вантажів.

Висновки до розділу 2

Розглядаючи стан та проблеми розвитку системи публічного управління у сфері безпеки на комерційному автомобільному транспорті в Україні, можна зробити такі висновки.

1. В Україні чинне законодавство у сфері регулювання системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту проходить гармонізацію з законодавством ЄС у цій сфері суспільного життя, зокрема у таких напрямках, які спрямовані на підвищення безпеки функціонування автомобільного транспорту:

- стосовно посвідчення водія (покращення безпеки дорожнього руху та спрощення вільного руху осіб);

- спільних правил стосовно умов діяльності оператора автомобільних перевезень; а також взаємне визнання дипломів, сертифікатів та інших

офіційних посвідчень кваліфікаційного рівня для провадження автомобільних перевезень пасажирів і вантажів;

- спільних правил щодо технічної придорожньої перевірки придатності до експлуатації комерційних транспортних засобів;

- правил використання пристроїв обмеження швидкості автомобільного транспорту;

- вимог до початкової кваліфікації і періодичної підготовки водіїв деяких видів автомобільного транспорту для перевезення вантажів або пасажирів;

- встановлення стандарту менеджменту охорони здоров'я і безпеки праці на автомобільному транспорті.

Чинне національне законодавство всіх рівнів сформувало нормативне підґрунття унормування всіх аспектів у сфері регулювання системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту (зокрема, стосовно перевезення пасажирів та вантажів). Динаміка суспільних відносин, зокрема у сфері функціонування комерційного автомобільного транспорту, буде постійно диктувати вимоги вдосконалення законодавства під існуючі потреби їх розвитку, що у тій чи іншій мірі торкатиметься питань забезпечення безпеки перевезення пасажирів та вантажів автомобільним транспортом.

2. Враховуючи визначені публічно-управлінські та технологічні чинники безпекового публічного управління, серед яких: наявність та якість стратегічного планування, ефективність реалізації владних повноважень органами влади, фінансові, адміністративні можливості, рівень матеріально-технічного оснащення, електроніфікації та автоматизації процесів реалізації владних повноважень, якість інформування населення та обміну інформацією між органами влади, а також складові безпекової політики держави: досконалість законодавства, фінансування заходів та система взаємодії органів влади у сфері безпеки комерційного автомобільного транспорту, здійснено їх аналіз через призму внутрішньо-державного та зовнішнього впливу. Із публічно-управлінських чинників в першу чергу виділено стратегічне планування, зокрема щодо розбудови системи публічного управління безпекою на комерційному

автомобільному транспорті, де ідентифіковано низку значних внутрішньодержавних недоліків та невідповідностей, а також відсутності таких концепцій, як «Vision Zero» та «Safe System», які передбачені міжнародними зобов'язаннями та відповідають міжнародним принципам.

Основні складові безпекового публічного управління у сфері комерційного автомобільного транспорту проаналізовано через: якість нормативно-правового регулювання, де визначено значні недоліки діючого законодавства, а також наявні цілі сегменти ринку комерційних перевезень, які взагалі не регулюються законодавством; фінансування заходів забезпечення безпеки дорожнього руху; ефективність системи взаємодії органів влади, які забезпечують формування та реалізацію державної політики із забезпечення безпеки дорожнього руху, де також ідентифіковано низку проблемних питань

Визначено недостатній рівень інституційної спроможності вітчизняної системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту у контексті євроінтеграційних процесів, зокрема через призму реалізації права громадянського суспільства, повноважень органів місцевого самоврядування та органів центральної влади. Одночасно із цим визначено рівень технічного оснащення органів влади, відповідальних за забезпечення безпеки на комерційному автомобільному транспорті, рівень електроніфікації та забезпечення розвитку безпекової інфраструктури, як єдиної системи публічного управління безпекою на комерційному автомобільному транспорті, визначено недоліки діючих електронних систем, зокрема відсутність кіберзахисту на всіх рівнях функціональних профільних підсистем тощо.

Враховуючи комплексність питання інституційної спроможності системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту, запропоновано розглядати дане питання через наступні елементи: здатність ефективно виконувати владні повноваження органів влади (якість нормативно-правового регулювання, матеріальне забезпечення та кваліфікація персоналу), ефективність їх взаємодії між собою та із представниками неурядових організацій, рівень технічного та технологічного розвитку державних інституцій.

3. Проаналізовано інструменти міжнародної технічної допомоги, які використовуються Урядом України з метою підвищення рівня безпеки дорожнього руху, зокрема розбудови системи публічного управління безпекою на комерційному автомобільному транспорті. Такі інструменти є корисним і ефективним фактором впливу на розвиток системи публічного управління безпекою на комерційному автомобільному транспорті, так як містять теоретичну і практичну складову, що сприяє максимально ефективному застосуванню норм права ЄС.

Враховуючи євроінтеграційний напрямок розвитку України, важливим є створення уніфікованої із країнами-членами ЄС структури функціонування ринку комерційних автомобільних перевезень, що також значно вплине на вектор розвитку системи публічного управління безпекою на комерційному автомобільному транспорті.

РОЗДІЛ 3

ШЛЯХИ МОДЕРНІЗАЦІЇ СИСТЕМИ ПУБЛІЧНОГО УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ КОМЕРЦІЙНОГО АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ

3.1. Інституційна-правова модернізація системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту

Інституційна модернізація системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту спрямована на поліпшення її інституційної спроможності шляхом законодавчого регулювання та імплементації у функціонування системи норм і стандартів ЄС, запровадження прозорих та ефективних процедур надання адміністративних послуг із удосконаленням інструментів контролю. Водночас має бути переглянута система органів влади всіх рівнів, які відповідають за забезпечення безпеки комерційного автомобільного транспорту, їх функції та структура. Все це має спрямовуватись на підвищення якості і ефективності системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту (структура якої наведена у додатку Г.9). Поряд із цим, мають надаватись повноваження неурядовим профільним організаціям і забезпечення їх репрезентативності, запровадженням Координаційної ради щодо забезпечення безпеки дорожнього руху, апарат якої має отримати розширені функції та важелі впливу на публічне управління безпекою комерційного автомобільного транспорту. Можливий також варіант формування повноважних експертних груп для проведення технічного розслідування аварій на комерційному транспорті, посиленням взаємодії із органами місцевого самоврядування.

Враховуючи запропоновану систему взаємодії між органами влади всіх рівнів, запуску механізму здійснення владних повноважень через автоматичні електронні системи, створення та розвиток профільних баз даних, посилення впливу на формування і реалізацію державної політики громадських організацій

принципи взаємодії, яких базуються на репрезентативності, відкритості та паритетності, можна зазначити, що така модель системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту, на нашу думку, є оптимальним вектором розвитку держави у цій сфері суспільного життя.

Окремим напрямом інституційної модернізації вищезазначеної системи є матеріально-технічне переоснащення органів влади та розвиток цифрових систем (онлайнового обміну інформацією та автоматизації здійснення владних повноважень). Окремо необхідно приділити увагу підвищенню кваліфікації та компетенції працівників органів влади, особливо на етапі реформування нормативно-правового регулювання, з метою подальшого практичного застосування таких змін.

Крім модернізації інформаційно-аналітичної системи та розвитку баз даних, розбудови електронної системи публічного управління безпекою на комерційному автомобільному транспорті, інституційна модернізація повинна бути здійснена на рівні законодавчого регулювання, реформування функціональної структури органів державної влади та забезпечення активної взаємодії із неурядовими громадськими організаціями.

Послідовність модернізації системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту з урахуванням євроінтеграційного вектору України запропоновано у додатку Г.5 [380, с. 67–72].

Отже, вектор розвитку системи публічного управління безпекою на комерційному автомобільному транспорті визначається євроінтеграційною орієнтацією українського суспільства і держави та сформованими внутрішніми соціально-економічними та політичними визначений євроінтеграційний напрям установлюється зовнішньо-політичним та економічним вектором інтеграції держави.

Такий напрям розвитку держави зумовлений і низкою зобов'язань України (в частині автомобільного транспорту визначено у Додатку XXXII до Глави 7 «Транспорт»), що закріплено Угодою про асоціацію [14a]. Враховуючи реформу децентралізації і тенденції щодо посилення участі суспільства у прийнятті

стратегічних рішень [353], доцільно розглянути можливість запровадження процедури проведення оцінки якості наданих послуг та аналізу громадської думки щодо реалізації пріоритетних напрямів подальшого розвитку галузі. З точки зору безпеки комерційного транспорту це питання є вагомим аспектом модернізації інституційної спроможності системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту.

Євроінтеграційний вектор розвитку системи публічного управління безпекою на комерційному автомобільному транспорті розпочинається із прийняття спеціальних законів для імплементації норм регламентів і директив ЄС, які мають важливі та необхідні елементи розбудови інституційної спроможності держави у питаннях забезпечення безпеки на транспорті. Пропонується імплементація у профільні спеціальні закони такі нормативні положення:

- модернізація системи допуску до ринку перевізників шляхом запровадження вимог стосовно отримання права на провадження комерційної діяльності із перевезення пасажирів чи вантажів автомобільним транспортом (належна репутація, відповідне фінансове становище, необхідна професійна компетенція, а також місце заснування та функціонування певного підприємства), а також визначення умов щодо критеріїв та процедур видачі (анулювання) ліцензії та проведення контролю тощо;

- модернізація системи контролю за безпекою перевезень комерційним автомобільним транспортом шляхом узаконеного запровадження придорожного контролю, що передбачає зміну системи контролю за дотриманням режиму роботи та відпочинку водіїв, технічного стану транспортних засобів, перевезення небезпечних вантажів та дотримання процедури надання інспекторам права забороняти експлуатацію транспортного засобу тощо;

- модернізація системи організації комерційних перевезень пасажирів та вантажів та порядку надання соціально значущих послуг у цій сфері [171, с. 91-94].

Однак, важливо підкреслити, що в країнах ЄС імплементація регламентів і директив часто здійснюється шляхом їх перекладу та прямого застосування або перенесення у національне законодавство норм права *acquis* (*acquis communautaire* – «надбання» або «доробок співтовариств»), що здебільшого є неможливим для України. У такому разі під час розробки проектів законів потрібно розуміти, що норми права ЄС досить гнучкі й надають можливість побудови різних моделей їх імплементації у вітчизняне законодавство, використовуючи різні шляхи розбудови інституційної спроможності держави та системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту. Отже, для внесення змін та доповнень у національні профільні спеціальні закони, відповідних зазначеним напрямкам модернізації системи публічного управління безпекою на комерційному автомобільному транспорті, необхідно їх узгодити із відповідним стратегічним плануванням у цій сфері суспільного життя шляхом залучення профільних наукових інститутів. Запропоновані напрями реформування не є вичерпними і не передбачають усіх аспектів модернізації, враховуючи зобов'язання України відповідно до Угоди про асоціацію між Україною та ЄС у галузі автомобільного транспорту, однак становлять основу комплексної модернізації системи публічного управління безпекою на комерційному автомобільному транспорті.

Має бути вирішено питання врегулювання функціонування ринку перевезення на таксі, зокрема визначено вимоги до системи диспетчерських служб, урегульовано питання правового регулювання їх діяльності [163, с. 101–105], налагоджено систему державного контролю із ефективними інструментами боротьби з нелегальними перевезеннями, що значно модернізуватиме інституційну спроможність системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту. Перевезення на таксі має бути визначено як професійну діяльність із заборонаю використання транспортного засобу не за призначенням та запровадження умов зовнішнього маркування і додаткового обладнання. Крім того, доцільно розглянути питання передачі відповідному органу місцевого самоврядування функцій видачі ліцензії на

перевезення в межах населеного пункту, а також визначення ціни такої ліцензії, як і повноваження контролю за функціонуванням відповідного ринку перевезення пасажирів. Можуть бути застосовані різні місцеві організаційні моделі функціонування ринку перевезень на таксі.

Так само, з метою посилення інституційної спроможності системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту, необхідно забезпечити модернізації системи державного контролю з метою забезпечення повної автоматизації вагового контролю, запровадження ризик-орієнтовної системи, чіткого розмежування повноважень, а також у рамках децентралізації доцільно розглянути питання передачі частини функцій органам місцевого самоврядування.

Автор дисертації вважає доцільним розглянути питання передачі певного переліку функцій щодо надання адміністративних послуг (наприклад: видача дозволів на міжнародні перевезення, ліцензування для надання права провадження господарської діяльності у межах адміністративних повноважень органу ліцензування тощо), виконання контролюючих функцій (весь технологічний процес здійснення вагового контролю можливо передати органам влади, які відповідають за розбудову, ремонт та обслуговування мережі доріг, які перебувають у їх віддані, а саме: органам місцевого самоврядування відповідно до розподілу їх сфер відповідальності). Штрафні санкції за результатами їх контролю доцільно перераховувати до відповідних місцевих бюджетів, що стимулюватиме ці органи влади посилювати систему контролю. З іншого боку, той орган, який буде, обслуговує і ремонтує має контролювати питання вагових параметрів вантажних транспортних засобів, що справлятиме позитивний вплив на збереження та розвиток дорожньої інфраструктури та економію бюджетних коштів. Таке рішення значно зменшить навантаження на працівників Укртрансбезпеки і дасть можливість більше сфокусуватися на габаритно-ваговому контролі на дорогах державного значення та своїх інших функціях.

Звісно, структура та обсяг можливого перерозподілу повноважень має бути досліджено, спираючись на наявну інституційну можливість органів влади, які

отримують додаткові повноваження. Перерозподіл, або часткове делегування функцій від центрального органу виконавчої влади до органів місцевого самоврядування, має бути детально проаналізовано, ураховуючи досвід країн – членів ЄС. Це дасть змогу визначити оптимальний варіант відповідно до реформи децентралізації, що може бути окремим предметом наукових досліджень. Під час модернізації такої системи потрібно забезпечити безперервність виконання певних функцій та забезпечення належного рівня їх якості, плавної перебудови електронних систем, баз даних, підготовку кваліфікованих кадрів та розбудови комунікації із суспільством і неурядовими організаціями [166].

Наступний етап модернізації системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту має спрямовуватись на розбудову інституційної спроможності системи публічного управління з урахуванням євроінтеграційного вектору України, запропоновано у додатку Г.5.

Після внесення змін і доповнень у профільне спеціальне чинне законодавство їх подальша імплементація забезпечується шляхом прийняття низки підзаконних актів, які визначають порядок, умови та методологію реалізації нововведених законодавчих норм. При розробці цих законодавчих норм необхідно передбачити перехідні положення їх впровадження у життя. Примірний перелік положень, які мають визначатись підзаконними актами, включає:

- процедури допуску до ринку: нова редакція ліцензійних умов, положення щодо визначення рівня добропорядності (репутації) перевізника, положення про функціонування ЄІС Укртрансбезпеки, положення щодо підтвердження професійної компетенції та фінансової спроможності, положення про ризик-орієнтовану систему моніторингу ринку (така система має частково замінити перевірки підприємства);

- процедури організації перевезень: порядок визначення перевізників на маршрутах, де не застосовується Закон України «Про публічні закупівлі», типова

форма договору між організатором та оператором публічних послуг, визначення загальних правил щодо таких перевезень тощо;

– процедури проведення контролю: порядок проведення придорожного контролю, порядок проведення контролю технічного стану транспортного засобу під час здійснення перевезень, порядок проведення вагового контролю у разі перевезення наливних вантажів, вимоги до кріплення вантажів та процедури їх перевірки, положення про застосування електронного протоколу, перегляд положення щодо режиму роботи та відпочинку водіїв тощо.

Наведений перелік питань законодавчого регулювання примірний та не є вичерпним, адже саме рішенням розробників відповідних законопроектів буде визначальним.

Наступним елементом модернізації з метою зміцнення інституційної спроможності системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту є взаємодія функціональних структур органів влади, та їх комунікація із суспільством. Насамперед, необхідно звернути увагу на взаємодію структурних підрозділів Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України із центральними органами виконавчої влади, координацію діяльності яких здійснює профільний міністр, а також перерозподіл обов'язків заступників міністра із метою формування оптимальної вертикалі повноважень, взаємовідносин та координації спільних дій. Важливо, щоб усі функції забезпечення безпеки на всіх видах транспорту були сконцентровані у одного заступника, оскільки у багатьох випадках різні галузі транспорту суміжні й впливають одна на одну. Прикладом такої суміжності є мультимодальність перевезення небезпечних вантажів або забезпечення безпеки автомобільного транспорту на залізничних переїздах. У додатку Г.6 запропоновано структуру повноважень Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України у системі публічного управління безпекою на транспорті.

Можливим варіантом оптимізації структури органів виконавчої влади, до повноважень яких входить питання забезпечення безпеки на транспорті, доцільно розглянути питання об'єднання Державної служби України із безпеки

на транспорті та Державної служби морського та річкового транспорту України, урахуваючи повноваження ДСБТ до вересня 2017 р. (постановою КМ України від 06 вересня 2017 р. № 1095 було створено Державну службу морського та річкового транспорту України шляхом передавання відповідних функцій від Державної служби України із безпеки на транспорті до новоствореного органу [55]). Таке об'єднання дасть змогу оптимізувати адміністративний апарат органів влади. Окремо необхідно здійснити оптимізацію структури та чисельності підприємств, установ та організацій, які перебувають у віддані Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України, з метою консолідації зусиль та потенціалу кожної установи та підвищення рівня інституційної спроможності у розбудові системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту. Прикладом перспективи посилення інституційної спроможності є активне долучення ДержавтотрансНДІпроект до розробки проектів актів із визначеного питання, враховуючи науковий потенціал цього науково-дослідного інституту.

У додатку Г.7 запропоновано структуру взаємодії органів влади у сфері безпеки дорожнього руху, яка включає елемент функціонування комерційного автомобільного транспорту. Діюча структура центральних органів виконавчої влади може бути оптимізована шляхом перерозподілу функцій між діючими органами (раніше зазначалось стосовно можливості об'єднання Укртрансбезпеки та Морської адміністрації, надання міністерствам та іншим ЦОВВ можливості здійснення публічних закупівель за кошти дорожнього фонду, внаслідок чого розглянути питання оптимізації/ліквідації Укрінфрапроекту, делегування певних функцій від ЦОВВ до органів місцевого самоврядування, а також передачі певних функцій від Укртрансбезпеки до Національної поліції, тощо), що приведе до оптимізації структури центральних органів виконавчої влади. Така оптимізація має бути узгодженою і запланованою дією, яка попередньо потребуватиме забезпечення інституційної спроможності органів влади, на які покладатимуть нові функції, із перерозподілом фінансового забезпечення їх виконання та прозорості системи стимулювання як органу в цілому, так і

конкретної посадової особи. У частині стимулювання органу влади цей потенціал має бути реалізовано за рахунок перерозподілу податків, сплат чи надходження до певного бюджету від нарахованих штрафних санкцій [380, с. 67–72].

Важливим є й запровадження системи стимулювання ефективної роботи посадової особи, що вимагає прийняття виваженого рішення щодо збалансованої системи заохочення через введення певного відсотка від накладених штрафних санкцій як елемент преміювання у структурі заробітної плати (або від стягнених до державного бюджету коштів із відповідним співставленням із результатами роботи конкретного інспектора, дисциплінарної відповідальності у разі зловживання службовим становищем). Прикладом запровадження міжнародного проекту в частині здійснення інституційних змін є проект, який фінансується Європейським банком реконструкції та розвитку, – «Рекомендації щодо вдосконалення законодавства у фармацевтичному секторі України». Окремим пунктом плану реалізації цього проекту є запровадження ключових показників ефективності для керівництва, що має бути реалізовано також і у сфері комерційних автомобільних перевезень, зокрема у забезпеченні безпеки таких перевезень [282, с. 75].

Для реалізації такої системи стимулювання необхідно розглянути питання щодо запровадження спеціального фонду Укратрансбезпеки, який дасть можливість за рахунок виконання функцій державного нагляду та контролю або надання адміністративних послуг поповнювати бюджет цього органу влади, що дозволить запровадити реальний механізм якісного та ефективного функціонування відповідного органу влади та системи публічного управління безпекою на комерційного автомобільного транспорту, забезпечення стабільного фінансування, яке безпосередньо буде залежати від якості їх роботи. У діяльності конкретного інспектора - це ефективний механізм боротьби із корупцією, можливість запровадження системи фінансового стимулювання працівників та, нарешті, відмови від планових показників, які не мають жодного підґрунтя щодо реальної оцінки ефективності роботи, що здебільшого

призводить до роботи органів влади з орієнтацією на кількісні показники, а не на якісні та є «спадщиною» від Радянського Союзу. Рішення та заходи щодо здійснення такого реформування мають бути системними та виваженими, спираючись на міжнародний досвід, структурний аналіз і наукове дослідження з метою мінімізувати можливі випадки зловживання посадовими обов'язками. Необхідно запровадити реальну систему стимулювання, а не номінальну, що може значно погіршити інституційну спроможність системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту.

Таким чином, можливо здійснити якісну інституційну модернізацію системи та уникнути хронічного недофінансування Укртрансбезпеки та інших профільних органів влади. Це дозволить прийняти більш виважене рішення щодо збільшення чисельності штату, переоснащення підрозділів і зменшить залежність від політичної складової при затвердженні Державного бюджету. Безпосередньо механізм реалізації цієї концепції може бути реалізовано по-різному, однак це має бути визначено законом України з ретельними розрахунками фінансових та економічних показників.

Посилення елемента координації роботи міністерств та інших центральних органів влади доцільно забезпечити через КМ України шляхом створення Координаційної ради із забезпечення безпеки дорожнього руху, структура якої може бути різною. Зокрема, це може бути, на нашу думку, колегіальний орган влади, до складу якого мають входити керівники ЦОВВ, суміжних до питання забезпечення безпеки дорожнього руху, представники неурядових громадських організацій та керівники наукових установ (додаток Г.7). За рішенням Прем'єр-міністра України до засідань Координаційної ради (КР) можуть долучатися представники ОДА, місцевого самоврядування та інші особи. Очолити таку КР обов'язково має безпосередньо профільний заступник Міністра розвитку громад, територій та інфраструктури України, що дасть даному органу політичну вагу та фактичну владу для прийняття на засіданнях відповідних рішень. КР може бути делеговано право формувати склад комісії для проведення технічного розслідування у разі виникнення ДТП із участю представника підприємства

комерційного автомобільного перевезення. Для організації роботи КР, постійного моніторингу ефективності роботи органів влади із зазначеного питання, підготовки засідань, оформлення результатів, виконання представницьких функцій КР між її засіданнями, а також виконання інших функцій має бути створений секретаріат, до складу якого може бути включено її керівника та кількох спеціалістів за напрямками діяльності (статистика, нормативно-правове регулювання тощо).

Основними завданнями секретаріату має бути забезпечення планової діяльності Координаційної ради шляхом:

- проведення щоквартальних засідань;
- системного аналізу стану виконання стратегії, плану заходів та державної програми забезпечення безпеки дорожнього руху, статистики аварійності на автомобільному транспорті, інших аналітичних показників;
- аналізу стану та якості виконання доручень України та Президента України та КМ України протокольних рішень КР;
- організації проведення (координації) технічного розслідування аварій (у разі прийняття такого рішення КМ України);
- координації розробки та прийняття змін до нормативно-правової бази;
- участі у засіданнях і нарадах КМ України, ВРУ, інших органів влади, а також інших заходах, зокрема міжнародних;
- іншої діяльності, передбаченої положенням про Координаційну раду.

Таким чином, секретаріат має забезпечувати організацію роботи КР, здійснювати супроводження, моніторинг та контроль за виконанням прийнятих рішень, а також інші функції, визначених положенням про КР [165, с. 174–176].

Важливим елементом інституційної модернізації системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту є забезпечення комунікації із суспільством на всіх рівнях, яка також має бути забезпечена безпосередньо кожним органом влади напряму, із залученням територіальних підрозділів та активізацією роботи колегій та громадських рад, що позитивно впливатиме на їх інституційну спроможність на всіх рівнях.

Водночас інституційна модернізація публічного управління забезпечення безпеки комерційного транспорту можна досягти шляхом створення Державного бюро із розслідування аварій та катастроф на транспорті – центрального органу державної виконавчої влади стосовно проведення технічного розслідування, зокрема особливо резонансних випадків ДТП, катастроф та аварій на комерційному автомобільному транспорті. Структура такого органу влади може бути концептуально різною залежно від того, яким чином буде визначено його організаційно-правові засади функціонування. У рис. 3.2. запропонован порядок функціонування Державного бюро із розслідування аварій та катастроф на транспорті, враховуючи те, що для оперативності і результативності Бюро повинно мати регіональні структури, які мають займатись розслідуванням ДТП на автомобільному транспорті в регіоні.

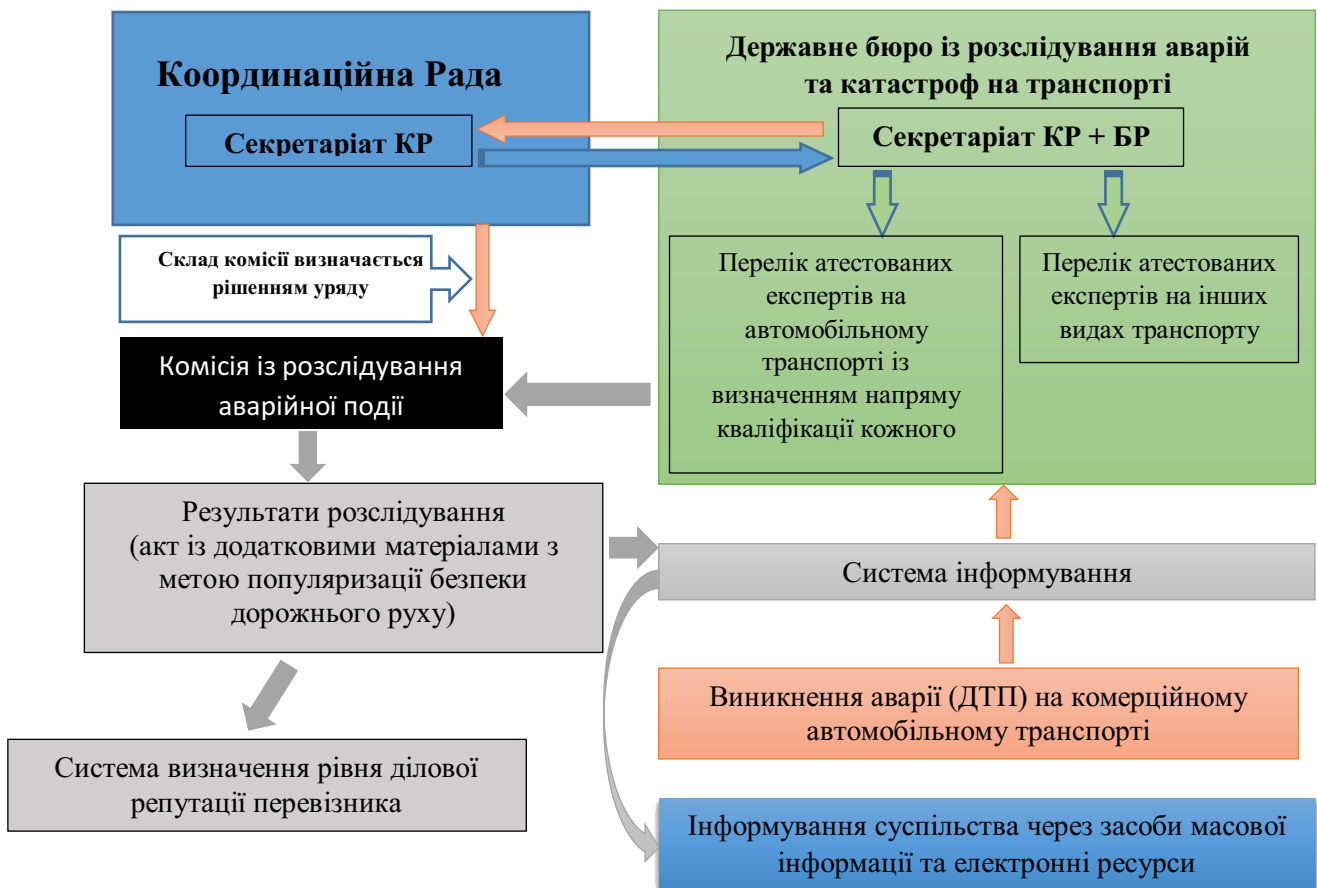


Рисунок 3.1 – Запропонований порядок реагування Державного бюро із розслідування аварій та катастроф на транспорті (розроблено автором)

На секретаріат КР доцільно покласти функції координації роботи Державного бюро із розслідування аварій та катастроф на транспорті з метою оптимізації процесу взаємодії двох структур та покращення ефективності реагування на виникнення ДТП, проведення технічного розслідування та здійснення комунікації із суспільством. Структура Державного бюро із розслідування аварій та катастроф на транспорті має, на відміну від КР, повинна мати розгалужену регіональну структуру із штатом різноманітних експертів, які будуть здійснювати розслідування аварійних подій. Державне бюро повинно мати повноваження здійснювати розслідування на всіх видах комерційного транспорту. Однак по кожному виду транспорту має бути визначено перелік експертів, які мають пройти акредитацію (сертифікацію) та бути затвердженими визначеним органом влади, зокрема – Міністерством розвитку громад, територій та інфраструктури України (МРГТІУ). Кожний експерт повинен мати визначений напрям профілізації, досвід, репутацію, незаангажованість, профільну освіту тощо, які мають бути визначені наказом МРГТІУ, як обов'язкові вимоги.

У разі виникнення ДТП має бути направлено через електронні системи інформацію із прив'язкою до геолокації транспортного засобу про такий випадок до органів реагування та місцевих органів самоврядування і суспільства. Важливо створити максимально ефективну систему такого інформування із врахуванням розвитку системи електронного обміну інформацією та інформування суспільства про функціонування такої системи. Після отримання первинної інформації щодо специфікації конкретного випадку ДТП, має бути визначено склад комісії із технічного розслідування та прийнято рішення щодо її затвердження. Таке рішення має готувати регіональне відділення Державного Бюро, яке затверджується його головним офісом. Джерела фінансування варто передбачити у дорожньому фонді (якщо Державне бюро із розслідування аварій та катастроф на транспорті буде поєднувати функції органів розслідування на інших видах транспорту, доцільно передбачити його фінансування в Державному бюджеті).

Структура та повноваження Державного бюро із розслідування аварій та катастроф на транспорті, серед яких може бути визначено проведення технічного розслідування аварій на комерційному автомобільному транспорті, є прерогативою держави. Виходячи із зарубіжного досвіду, можна зазначити, що існують різні підходи до вирішення цього питання. Наприклад, у США це агентство US National Transportation Safety Board; Великобританія взагалі в структурі органів безпеки виділяє три органи: the Office of Rail and Road (ORR), the Northern Ireland Department (NID) та the Intergovernmental Commission (IGC); у Німеччині технічне розслідування здійснює BEA-TT – the Land Transport Investigation Bod тощо. В аспекті євроінтеграційного процесу України і глобалізації ринку транспортних перевезень важливим фактором є уніфікація загальних вимог щодо безпеки на комерційному автомобільному транспорті для зручності спільного функціонування суміжних ринків країн-членів ЄС.

Ураховуючи той факт, що за наслідками такого технічного розслідування не буде прямої адміністративної або кримінальної відповідальності, важливим фактором впливу є репутаційні ризики та втрати. Однак, у результаті такого розслідування має бути прийнятий комплексний план дій, надані рекомендації та проведено аналіз їх виконання, що доцільно покласти на секретаріат Державного бюро із розслідування аварій та катастроф на транспорті із прямим підпорядкуванням керівництву Координаційної ради. Таке підпорядкування дасть змогу розглядати результати розслідувань на кожному засіданні Координаційної ради, що приведе до значної інституційно модернізації системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту.

Останнім, але не менш важливим елементом інституційної модернізації системи управління безпекою комерційного автомобільного транспорту є запровадження системної інформаційної роботи із населенням та учасниками ринку щодо забезпечення безпеки у визначеній сфері транспорту. Важливу роль у цьому процесі відіграє комплексність та системний науковий аналіз щодо проблемних питань, які є пріоритетними в організації цільової пропаганди. Необхідно враховувати і можливі небезпеки у пропаганді, складність природи

впливу на свідомість людини, тим більше на різний за специфікою та світосприйняттям і мисленням контингент людей [232, с. 86]. Цим питанням системно має займатись Міністерство культури та інформаційної політики України в рамках Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 р., базуючись на наданій інформації від компетентних органів влади в аспекті найбільш уразливих ділянок системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту.

Отже, інституційну модернізацію системи публічного управління у сфері безпеки комерційного автомобільного транспорту можна розуміти як загальнодержавний процес становлення, реформування та розвитку системи публічного управління безпекою визначеної галузі транспорту відповідно до найкращих практик країн ЄС та норм права *acquis communautaire*. Цей процес має відбуватись на всіх рівнях влади, включати заходи інституційної перебудови та технічної модернізації і розвитку всіх без винятку зацікавлених сторін.

3.2. Модель побудови автоматичного GPS-моніторингу функціонування ринку комерційних автомобільних перевезень в Україні

На сьогодні в Україні вкрай актуальним є питання автоматизації моніторингу ринку комерційних автомобільних перевезень шляхом утворення електронної платформи для взаємодії органів влади та суспільства, що передбачає:

- законодавче регулювання функціонування електронної платформи;
- розробка її програмного забезпечення;
- забезпечення платформи необхідним технічними засобами;
- організація забезпечення безпеки даних функціонування електронної платформи моніторингу.

Важливим у розбудові архітектури будь-якого програмного продукту є визначення платформи, на якій буде розроблятися така системи, її бенефіціар; кількість та детальний опис кожного бізнес-процесу, які будуть трансформовані в електронний формат; перелік зацікавлених сторін, між якими буде здійснюватися обмін інформацією; специфіка їх баз даних тощо. Формування такої електронної платформи моніторингу не буде здійснюватись з «нуля», адже питання електронних платформ онлайнної комунікації та забезпечення кібербезпеки таких систем досліджувалось багатьма науковцями, серед яких: А. Семенченко [311, с. 6–23], І. Рубан [301, с. 23–40], Е. Клепець [206, с. 55–62], Ю. Приймак [286, с. 78–85], В. Кузнецов [229, с. 106–119], Н. Мартинець і В. Давидюк [243, с. 158–176; 155, с.133–146] та ін.

Сьогодні вже запроваджено у дію електронний реєстр ліцензіатів та переведено систему ліцензування в електронний формат, використовуючи ЄІС Укртрансбезпеки (back office) та електронний кабінет перевізника (front office), розвиток та вдосконалення яких розглянуто у §§ 3.2 та 3.3. Зважаючи на важливість означеного питання, необхідно більш детального проаналізувати готовність населення та учасників ринку комерційних автомобільних перевезень до комунікації в електронному форматі, зокрема з органами влади, для формування цілісної та ефективної електронної складової системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту.

Доцільно взяти за основу розвиток загальнодержавної системи публічного управління та моніторингу рівня забезпечення безпеки комерційних перевезень на автомобільному транспорті шляхом запровадження концепції модернізації ЄІС Укртрансбезпеки, а саме: запровадження додаткових модулів і розширення функціональності діючих, забезпечення розміщення інформації на офіційних онлайнних ресурсах (вебсайт Укртрацнбезпеки, Урядовий портал тощо), обміну інформацією в онлайнному режимі з іншими органами влади і суспільством, міжнародними організаціями, урядами інших країн. Графічно така структура взаємодії наведена у додатку Г.1.

Із діючих систем можна виділити електронний реєстр ліцензіатів та елемент функціонального забезпечення модуля «Адміністративні послуги» (ліцензування та бронювання дозволів на міжнародні вантажні перевезення, яке здійснюється через електронний кабінет перевізника). З метою завершення модернізації цього модуля відповідно до процедур, визначених підзаконними актами, має бути запроваджено розподіл дозволів ЄКМТ із виведенням їх поточних результатів і засідань відповідної комісії на сайт Укртрансбезпеки та Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України (фактично розподіл має здійснюватися через програмний продукт, а комісія має перевіряти та номінально затверджувати результати; так само має працювати система перевірки достовірності поданої інформації перевізниками (іншими суб'єктами), без втручання з боку працівників органів влади або інших членів комісії). У зв'язку із цим доречно зауважити, що, у разі здійснення розподілу дозволів ЄКМТ через програмний продукт, то рішення комісії зайве, адже зберігає суб'єктивний фактор і корупційні можливості. З іншого боку, якщо комісія приймає остаточне рішення, щодо розподілу дозволів, то електронна платформа цього розподілу не потрібна. Недоречно суміщати автоматизацію розподілу дозволів з суб'єктивним фактором рішень комісій, адже національний досвід доводить, що подібні комісії обов'язково лобіюють інтерес зацікавлених сторін. Саме це поєднання сприяє корупції, яка прикривається різноманітними «неупередженими» електронними системами.

Система видачі дозволів ЄКМТ, а також разових дозволів на міжнародні перевезення вантажів мають бути поєднанні з базами органів митного контролю, для перевірки факту використання конкретного дозволу або підтвердження здійснення «поїздки».

Також має бути запроваджено електронний реєстр маршрутів. Для цього необхідно дати доступ усім організаторам перевезень у межах їх територіальної юрисдикції із правом і обов'язком системно оновлювати таку інформацію, а також визначати конкретних перевізників та умови перевезення на цьому маршруті, а також іншу інформацію, зокрема наявність атестації автостанцій (це

питання належить до компетенції Укртрансбезпеки). Такий елемент може у подальшому навіть отримати комерційну складову шляхом збільшення функціональності та введення онлайнного бронювання квитків, геолокації комерційних об'єктів (готель, заклад харчування тощо) та надання можливості оцінки якості сервісу споживачами послуг, що має впливати на репутацію перевізника (у цьому разі комерційний елемент прихований, має характер стимулювання потенційного споживача через систему знижок, проведення опитувань та акцій).

Регулярність під час здійснення пасажирських перевезення та дотримання режиму роботи і відпочинку може здійснюватися через встановлення GPS-трекінгу та забезпечення моніторингу відповідним аналітичним центром Укртрансбезпеки (або делегуватись організаторами перевезень у межах їх повноважень з метою виконання вимог договору, але загальнодержавна централізація має бути збережена). Для цього має бути запроваджена обов'язкова вимога щодо обладнання такими системами кожного транспортного засобу на рівні умови допуску до здійснення перевезення із приєднанням його до централізованої системи, у протилежному випадку – таке перевезення буде розцінене як незаконне.

Оптимальна структура та формат такої системи, етапність її запровадження, централізація/децентралізація повноважень та вимоги до технічного устаткування мають бути предметом окремого наукового дослідження. Для розробки технологічного процесу із здійснення контролю за параметрами безпеки мають враховуватись напрацювання вітчизняних науковців [263, с. 146–155].

Окремим питанням є вдосконалення системи видачі дозволу на перевезення вантажів із перевищенням вагових або габаритних параметрів, який має бути імплементований в електронну систему Укртрансбезпеки за таким алгоритмом:

1. Направлення запиту здійснюється через електронний кабінет перевізника, у якому здійснюється ідентифікація суб'єкта господарської діяльності та перевірка наявності ліцензії (у разі, якщо здійснюється міжнародне перевезення

вантажу, або перевезення небезпечного вантажу), підтвердження внесення транспортного засобу у реєстр ліцензіатів, рівня добропорядності перевізника та коректності оформлення направленої заявки.

2. Після попереднього акцептування (підтвердження) інформації із кабінету перевізника вона передається в онлайн-форматі Укравтодору (відповідний структурний підрозділ проводить аналіз якості та комплектності наданого пакету документів та перенаправляє його до науково-дослідного інституту, який здійснює прорахунок маршруту руху того чи іншого транспортного засобу, із урахуванням технічних можливостей інфраструктурних об'єктів (мостів, естакад, інших потенційних перешкод, дорожньої мережі та тимчасових факторів впливу (погодні умови та інші обмеження).

3. Далі інформація із проектом маршруту руху передається Національній поліції для прийняття рішення щодо забезпечення супроводу певного вантажу (у разі необхідності) та оформлення електронного дозволу, який буде направлений до перевізника через електронний кабінет.

Однак, для переведення в електронний формат та повної автоматизації всіх бізнес-процесів, з метою запровадження функціонування у відповідному форматі системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту, необхідно запуснути у дію ще два модулі: «Державний нагляд і контроль» та «Аварійність і технічні розслідування». У першому модулі мають бути: елементи планових і позапланових заходів контролю, їх результати; інформація про кожного перевізника щодо його добропорядності; кількість правопорушень, штрафних санкцій, своєчасність їх сплати, кількість скарг тощо. Державний нагляд щодо функціонування ринку комерційних перевезень автомобільним транспортом має бути відображено у цьому модулі шляхом висвітлення плану та результатів перевірок. Результати контролю мають бути запроваджені у вигляді електронного протоколу, а недоліки функціонування пасажирського транспорту відстежуючи реакцію користувачів на якість отримання цих послуг (у форматі електронної скарги).

Електронна скарга може базуватися на автоматичній системі ідентифікації перевізника, яка запроваджена у Telegram. Фотографуючи номер із використанням мобільного пристрою, система ідентифікує перевізника, або власника транспортного засобу, розробляє форму для визначення предмета скарги із автоматичною фіксацією часу та геолокації. У разі потреби пасажир може завантажити фото чи відео підтвердження такого порушення та направити на розгляд контролюючим органам. За результатами контролю інформація відображається на сайті Укртрансбезпеки, зокрема для інформування скаржника.

Електронний протокол також має бути запроваджений у форматі чек-листа, мінімізуючи помилки під час оформлення правопорушення та хибної інтерпретації з боку інспектора. Зупиняючи транспортний засіб, інспектор через планшет, із застосуванням програмного продукту, фотографує номер транспортного засобу, якщо його не включено до реєстру, і далі автоматично у перелік правопорушень включається порушення порядку провадження господарської діяльності (ст. 164 КУпАП). У разі наявності того чи іншого транспортного засобу у базі даних системи, інспектор здійснює перевірку за затвердженим переліком питань, відмічаючи наявність правопорушення із коротким описом та фотопідтвердженням. У результаті накладається електронно-цифровий підпис (ЕЦП) конкретного інспектора і відповідний документ завантажується у систему, яка перевіряє та затверджує його. Такий підхід мінімізує корупційний ризик. Інакше, якщо інспектор, зупинивши транспортний засіб, не підтверджує факт його перевірки (навіть коли не має порушень), на наступному посту виявляються ті чи інші недоліки. І тоді інспектор має пояснити причину того, що ним не було зафіксовано те чи інше правопорушення. Так само такий формат дає можливість формувати аналітичну базу ефективності роботи у будь-якому аспекті, що створить прозору систему оцінки роботи міжрегіональних підрозділів Укртрансбезпеки та кожного інспектора безпосередньо. У додатку Г.2 наведено схему застосування системи «Електронний протокол» Укртрансбезпеки під час здійснення рейдової

перевірки та прийняття рішення інспектором щодо накладення штрафних санкцій.

Важливим є той факт, що після затвердження системою складених і підписаних ЕЦП інспектором матеріалів, вони направляються до електронного кабінету перевізника, що значно економить його час та кошти для органу влади (зараз така інформація відправляється рекомендованим листом, при значних обсягах це призводить до великих видатків із державного бюджету). Так само, результати рейдових перевірок мають бути донесені суспільству через електронну систему яка буде відображати рівень добропорядності перевізника.

Серед переваг запровадження такої електронної системи, як елементу публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту, можна визначити:

- скорочення терміну оформлення правопорушення та поліпшення якості підготовки відповідних матеріалів;
- мінімізація корупційних ризиків і прозорість діяльності Укртрансбезпеки;
- запровадження онлайнної системи аналізу якості роботи територіальних підрозділів та інспекторського складу;
- оптимізація процедури та усунення зайвого листування;
- економія бюджетних коштів;
- подальший перехід до повної автоматизації процесу контролю із запровадженням інтелектуальних (розумних) систем тощо [174, с. 88–92]. Отже, має бути запроваджена система електронного протоколу для оптимізації діяльності цієї системи [187, с. 108–113].

Упровадження автоматичної системи здійснення контролю забезпечення безпеки під час перевезення пасажирів чи вантажів може бути реалізовано шляхом інтеграції такого електронного протоколу в єдиний програмно-апаратний комплекс автоматичного зважування. У разі фіксації електронною системою перевищення ваги і габаритів автоматично формується протокол та його передавання через електронний кабінет перевізнику, за яким закріплено даний транспортний засіб. В разі, якщо такий транспортний засіб не закріплено

за жодним перевізником у ЄІС Укртрансбезпеки, справа про адміністративне правопорушення направляються власнику транспортного засобу, а також органу, на який покладено розгляд даних справ відповідно до КУпАП. Матеріали щодо правопорушення розглядається керівником територіального (міжрегіонального) підрозділу у встановленому порядку, а винесена постанова завантажується в електронному вигляді та автоматично направляється через електронний кабінет відповідному суб'єкту (особі).

Останній етап розгляду матеріалів про адміністративні правопорушення також можливо перевести в електронний вигляд, мінімізуючи безпосередній контакт перевізника та посадової особи: перевізник, отримавши матеріали в електронному вигляді, може їх опрацювати та підготувати оскарження і направити їх за своїм, ідентифікованим у системі електронним підписом. Однак, як свідчить аналіз ринку комерційних автомобільних перевезень, значна кількість перевізників, маючи кілька або взагалі один транспортний засіб, не набули досвіду та навичок у користуванні електронними системами, що створює певний негативний резонанс. Вирішення цього питання потребуватиме значного часу, а нині норма щодо запровадження таких електронних систем може бути застосована як перехідне положення із визначенням чітких термінів запровадження.

Електронний протокол про адміністративне правопорушення має включати у себе всі матеріали і докази того чи іншого правопорушення, і розглядатися як єдиний документ, на який накладається ЕЦП інспектора. Ураховуючі такі оновлення процедури оформлення, мають бути запроваджені зміни на рівні підзаконних актів, а також доцільно запровадити новий керівний документ (рекомендації) на заміну Інструкції із оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення Державною інспекцією України з безпеки на наземному транспорті, затвердженою наказом Мінінфраструктури від 24 квітня 2013 р. № 254 [74]. Запровадження такої інструкції, як керівного документа для інспекторів Укртрансбезпеки посилить виконавчу дисципліну та якість оформлення матеріалів адміністративних правопорушень [269, с. 209–220].

Розширення функціональності автоматичних систем публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту (наприклад WIM – weight in motion «система зважування в русі») може бути здійснене шляхом запровадження автоматичної системи визначення ваги та габаритів, дотримання правил дорожнього руху, регулярності перевезень та дотримання графіку руху, визначення перевізників, які не мають дозвільних документів, а також збирання будь-якої іншої аналітичної інформації. У зв'язку із цим необхідно збільшувати функціональність модуля «Державний контроль» ЄІС Укртрансбезпеки та встановлювати технічне устаткування (обов'язковим є питання попереднього проведення метрологічної повірки його та отримання відповідного сертифіката) із під'єднанням через захищені канали до загальної системи.

Однак для такої комплексної системи, де буде поєднуватись функціональні обов'язки кількох органів влади, необхідно створювати аналітичний центр, яким в онлайн-режимі відслідковуватиме роботу автоматичних систем та координуватись функціонування мобільних підрозділів органів контролю (забезпечувати стабільну діяльність контролюючого органу у змішаному режимі: автоматичний + робота інспекторів (патрульних)). Для цього потрібно розробити положення відповідного аналітичного центру, визначити штат працівників, провести їх навчання.

Окремим і досить ефективним елементом автоматизованого контролю за функціонуванням ринку комерційних автомобільних перевезень є GPS-моніторинг транспорту[312, с. 48–55; 392, с. 44–47]. Моделі побудови такої системи можуть бути різними. Зокрема, одна із можливих для запровадження в умовах сьогодення моделей, яку також можна об'єднати із системою електронного квитка, наведена нижче (рис. 3.1).

На рис. 3.1 визначено два варіанти функціонування системи автоматичного GPS-моніторингу: 1) вантажні перевезення (помаранчеві стрілки визначають послідовність передавання інформації щодо розташування/переміщення транспортного засобу); 2) пасажирські перевезення (сині стрілки визначають

послідовність передавання інформації стосовно розташування/переміщення транспортного засобу та пасажирів, який використав електронний квиток).

У разі вантажних перевезень така система насамперед актуальна для перевезення небезпечних і негабаритних вантажів. Разом із відстеженням переміщення транспортного засобу, державна система моніторингу має моніторити питання дотримання водіями режиму роботи та відпочинку (через валідацію конкретного водія), дотримання швидкісного режиму, регулярності, маршруту та графіка руху і використання транспортних засобів на маршруті відповідного класу (для пасажирських перевезень).

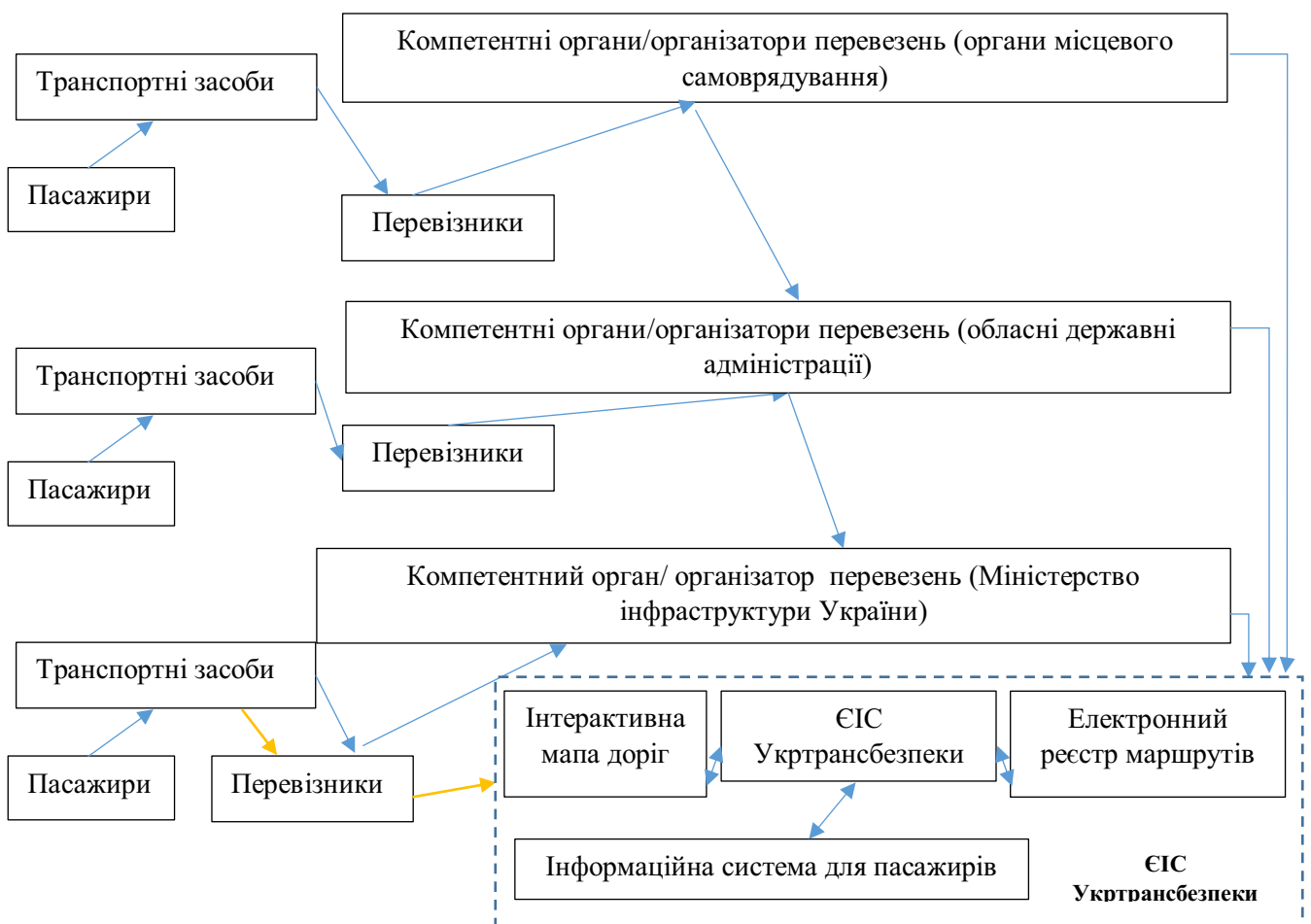


Рисунок 3.2 –Модель побудови автоматичного GPS-моніторингу функціонування ринку комерційних автомобільних перевезень системою публічного управління (розроблено автором)

У разі транспортування вантажів, з огляду на конкретне перевезення в електронній системі з геолокацією має бути зазначена інформація про транспортний засіб із прив'язкою до ліцензіата та наявності виданих дозволів, а також електронної ТТН; у разі пасажирських перевезень – про дозвіл організатора перевезень. У такому форматі електронної системи важливим є не тільки факт транспортування/перевезення, а й ідентифікація як вантажу (через електронну ТТН), так і пасажирів (через електронний квиток), що створить платформу для формування якісної статистики та відслідковування переміщення пасажирів і вантажів. Така інформація буде корисною для держави, бізнесу та суспільства.

Послідовність передавання інформації про вантажні перевезення: перевізник через свою систему моніторингу передає інформацію до ЄІС Укртрансбезпеки, яка робить проєкцію її на інтерактивну мапу доріг. У разі пасажирських перевезень – перевізник через свою систему моніторингу передає інформацію до організаторів перевезень (компетентних органів), яка акумулюється на рівні обласних державних адміністрацій та передається Міністерству розвитку громад, територій та інфраструктури України. Ураховуючи, що ОДА та це міністерство також є організаторами перевезень, вони акумулюють таку інформацію на своїх рівнях. Кожний організатор має оновлювати інформацію щодо маршрутної мережі в єдиному електронному реєстрі маршрутів разом із інформацією про перевізників та геолокацію кожного транспортного засобу (якщо така система не буде централізованою). Схема передавання інформації може бути змінена, але має бути структура, яка дасть можливість сформувати загальнодержавну систему. Важливим є той факт, що ця система не замінює систему державного нагляду і потребує функціонування останнього з метою ідентифікації фактів маніпуляції або нелегальних перевезень з боку перевізників.

Одночасно із цим доцільно додатково облаштувати ЄІС Укртрансбезпеки інформаційним модулем «Виникнення аварійної ситуації, або e-call» із реагуванням на аварійне гальмування та виникнення ДТП. Така система,

передаючи сигнал як у центральну систему, так і в найближчий пункт за місцем розташування, пришвидшить реагування медичних служб, Національної поліції, ДСНС у зв'язку із виникненням аварійних ситуацій на дорозі, що може значно знизити негативні наслідки від ДТП.

Третім, і не менш важливим, модулем, який має бути запроваджено, є «Аварійність та розслідування». Фактично, це аналітичний модуль, який акумулюватиме інформацію про наслідки ДТП та їх причини. Складову аварійності доцільно розвивати на новоствореній базі даних щодо дорожньо-транспортних пригод (програмне забезпечення), яке розроблятиметься з метою проведення аналізу дорожньо-транспортних пригод як функціональної підсистеми єдиної інформаційної системи МВС. Ужиття комплексу заходів щодо вдосконалення системи, методики збирання (збільшення кількості критеріїв дослідження та причинно-наслідкових зв'язків) і обробки даних щодо дорожньо-транспортних пригод (база даних про ДТП) заплановано на 2021–2023 рр. із обсягом фінансування із спеціального «дорожнього» фонду у розмірі 12,75521 млн. грн. (відповідно до завдань і заходів щодо виконання Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 р.). Запровадження такої бази даних має здійснюватися за трьома ключовими напрямками, що висвітлено в довідниковому посібнику Генерального директорату із мобільності і транспорту Європейської Комісії [378]. Приділимо цьому питанню більш ретельну увагу в аспекті сучасних реалій в Україні.

1. *Створення бази даних для аналізу ДТП як функціональної підсистеми єдиної інформаційної системи МВС.*

У цьому випадку важливим є питання розробки протоколу у форматі чек-листа (аварійної картки, чи картки ДТП), який включатиме деталізовану інформацію щодо наслідків та попередніх причин ДТП, визначення чіткого алгоритму дій екіпажу національної поліції та відповідності інформації стандартам європейської системи CADaS. За результатами оформлення матеріалів (протоколу ДТП) мають бути чітко ідентифіковані всі безпосередні та супутні причини й обставини тієї чи іншої події із структурованим

формулюванням та описом її. Якість і повнота оформлення наслідків ДТП є ключовим елементом ефективності проведення аналізу і реагування на нього у подальшому.

Така загальна система повинна розроблятися із застосуванням ризик-орієнтованого підходу за стандартами країн ЄС, що дасть можливість створити ефективну систему упередження аварійних ситуацій (за місцями концентрації, найбільш поширеними причинами, або іншими факторами ризику виникнення ДТП та причинами високого рівня аварійності із летальними наслідками). Крім того, ця система має забезпечити у майбутньому прямий обмін інформацією із країнами ЄС та приєднання до системи CADaS. Інформаційним джерелом технічного опису системи доцільно визначити довідковий посібник «COMMON ACCIDENT DATA SET» (Версія 3.7 – листопад 2018 р)., який на нашу думку найбільш придатний щодо розробки технічного завдання для програмного продукту. У посібнику визначено чотири ключових розділи для формування аналітичної системи: інформація про ДТП; інформація про ділянки дороги (дорожня інформація); інформація про транспортні засоби; інформація про осіб-учасників ДТП [378, с.7-12].

2. Придбання серверного обладнання та засобів захисту інформації для створення комплексної системи захисту інформації функціональної підсистеми єдиної інформаційної системи МВС.

З цією метою фахівцями МВС має бути зроблено розрахунки щодо необхідних потужностей та технічних параметрів серверного та іншого обладнання, визначення хостингу та забезпечення належного рівня Cyber Security тощо.

3. Проведення тренінгів серед повноважних працівників щодо запровадження функціонування картки дорожньо-транспортних пригод.

Протягом трьох років заплановано 60 таких тренінгів, однак усі вони будуть спрямовані на працівників Національної поліції, що не зовсім правильно. Користувачами даної системи також мають бути визначені інші органи влади (Укртрансбезпека, МОЗ тощо) із різною мірою допуску до системи збереження

даних Blockchain, що потребуватиме впровадження додаткових класифікаторів та інших нормативно-правових актів.

Окремо важливо виділити МОЗ, яким має бути розроблено та впроваджено класифікатор травм із диференційованою шкалою оцінки і відстеження стану здоров'я постраждалого з метою визначення випадків настання смерті через певний період часу перебування постраждалого у медичних закладах. Така інформація має надходити саме від працівників системи охорони здоров'я та здійснюватися обмін нею такою в електронному форматі. Діюча система звірки як за статистичними даними між Укртрансбезпекою і Національною поліцією, так і за кількістю постраждалих та загиблих із закладами МОЗ, спотворює показники статистики та нівелює якість і ефективність аналітичної системи України.

Однак результати технічного розслідування, як останній етап системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту, та аналітична інформація щодо випадків пожеж на комерційному автомобільному транспорті має бути у відкритому доступі і системно доводитись до суспільства через вебсайт Укртрансбезпеки.

Таким чином, крім розроблення програмного продукту і відповідної підготовки кадрів, необхідно запроваджувати поетапні зміни у законодавство: закріплення у Законі України «Про автомобільний транспорт» норм щодо затвердження положення про ЄІС Укртрансбезпеки, розробки та прийняття такого положення (може бути реалізовано на рівні постанови КМ України або наказу Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України, який має бути зареєстровано у Міню'сті). Також має бути запроваджено електронний протокол, переглянуто процедуру інформування перевізника про правопорушення та реагування на електронну скаргу пасажирів, функціонування систем контролю в автоматичному режимі, притягнення до відповідальності порушників. Так само потрібно врегулювати порядок обміну інформацією органів влади шляхом підписання протоколів та закріплення правових норм щодо цього обміну у нормативно-правових актах, які регулюють взаємодію

відповідних органів влади. Також необхідно визначити статус адміністративної послуги стосовно видачі дозволів на міжнародні перевезення (доцільно розробити проект закону, який врегулює їх правовий статус, порядок та вартість надання таких послуг).

У додатку Г.3 наведено першочергові напрями розвитку взаємодії ЄІС Укртрансбезпеки з іншими органами влади в аспекті онлайнного обміну інформацією з метою забезпечення безпеки на комерційному автомобільному транспорті. Онлайнний обмін інформацією наведено за напрямками діяльності (контролюючі функції, надання адміністративних послуг та ведення аналітики (в аспекті аварійності), визначено перелік органів влади, які взаємодіють у межах конкретної функції та мають бути включені у цифровізацію процесу, від участі яких залежить належний результат. Така структура є ключовим елементом у розробці технічного завдання для розроблення та впровадження електронної системи взаємодії між органами влади. Ця структура може бути змінена, ураховуючи можливий перерозподіл повноважень, реформу децентралізації, розширення та специфікацію повноважень тощо. Однак під час розроблення системи онлайнного обміну інформації має бути враховано специфіку вже діючих систем в органах влади та особливості їх наповнення.

У загальнодержавному масштабі у додатку Г.4 наведено організаційну структуру онлайнного обміну інформацією між органами влади за основними напрямками функціонування системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту в аспекті напрямів комунікації [168, с. 124–139]. Ключову роль у формуванні єдиної концепції розвитку електронних систем, публічних послуг та уніфікації процесу взаємодії із визначеного питання відіграє Міністерство цифрової трансформації України. Відповідно до п. 1 положення про це Міністерство, затверджене постановою КМ України від 18 вересня 2019 р. № 856, Мінцифри є головним органом у системі центральних органів виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізацію державної політики у сферах цифровізації, цифрового розвитку, цифрової економіки,

цифрових інновацій та технологій, електронного урядування та електронної демократії, розвитку інформаційного суспільства, інформатизації тощо [38].

Із метою уніфікації процесу обміну інформацією доцільно проаналізувати можливість приєднання всіх відомчих електронних систем до Національної системи електронної взаємодії між державними інформаційними ресурсами «Трембіта». Розгляд варіанту безпосереднього обміну між базами даних напряму може ускладнити його реалізацію, адже такий обмін здійснюється між багатьма системами, які перебувають на етапі модернізації.

Обмін інформацією має здійснюватися на всіх рівнях та фактично забезпечувати формування узгодженої статистичної та іншої інформації. У такому разі зовнішня комунікація має здійснюватися за трьома напрямками: із суб'єктами ринку автомобільних перевезень, суспільством та неурядовими організаціями, а також обмін інформацію з органами ЄС та його країнами-членами. Координаційна рада із забезпечення безпеки дорожнього руху (у разі створення такої) фактично буде отримувати необхідну інформацію в односторонньому порядку.

Мета комунікації: із учасниками ринку – інформування останніх, забезпечення реалізації владних повноважень для забезпечення безпеки перевезень; із суспільством – контроль якості надання послуг, надання інструменту впливу суспільства на якість реалізації таких повноважень та забезпечення прозорості функціонування системи органів влади. Мета обміну інформацією із країнами ЄС – забезпечення інтеграції національної системи до міжнародного простору, виконання міжнародних зобов'язань та консолідація зусиль у забезпеченні високого рівня безпеки функціонування комерційного автомобільного транспорту. Система комунікації (взаємодії) є вагомим елементом системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту та безпосередньо впливає на ефективність останньої. Для такого обміну інформацією, ураховуючи специфіку кожного напрямку, можуть використовуватись різні інструменти: модифікований електронний кабінет для обміну інформацією із суб'єктами ринку, електронний сервіс

пасажира (через який він може отримувати інформацію або подавати скаргу до контролюючих органів), офіційні вебсайти чи інші сервіси, а також безпосереднє передавання інформації у системи CADaS, DATEX, EUCARIS для обміну інформацією на рівні Україна – ЄС [173].

Водночас гостро постає питання про забезпечення збереження такого великого обсягу інформації через створення дієвої системи кібербезпеки, що передбачено Стратегією кібербезпеки України. Відповідно до даного стратегічного документу необхідно «запровадити Національну систему кібербезпеки, яка має насамперед забезпечити взаємодію із визначених питань у державних органах, органах місцевого самоврядування, військових формуваннях, правоохоронних органах, наукових установах, навчальних закладах, громадських об'єднаннях, а також підприємствах, установах та організаціях незалежно від форми власності, які провадять діяльність у сфері електронних комунікацій, захисту інформації та/або є власниками (розпорядниками) об'єктів критичної інформаційної інфраструктури» [36] (Стратегія кібербезпеки України втратила чинність на підставі Указу Президента № 447/2021 від 26.08.2021), зокрема у галузі автомобільного транспорту. У цьому аспекті потрібно враховувати особливості кіберзагроз у інформаційному просторі та особливості забезпечення кібербезпеки у розвинених державах [288, с. 61–68].

Крім того, має бути забезпечено захист інформації за рахунок технічних засобів, зокрема шляхом здійснення резервного копіювання такої інформації. Один із найкращих шляхів вирішення цього питання – це розвиток галузевих центрів збереження та обробки даних, які забезпечуватимуть обслуговування таких систем та їх безперебійного функціонування.

Отже, запропонована Модель побудови автоматичного GPS-моніторингу функціонування ринку комерційних автомобільних перевезень в Україні, а також структура обміну інформацією і розвиток діючої ЄІС Укртрансбезпеки та інших систем сприятиме запровадженню нової якості та ефективності системі електронного публічного управління безпекою комерційного автомобільного

транспорту, яка мінімізуватиме корупційні ризики функціонування органів влади, поліпшить їх інституційну спроможність, підвищить швидкість реагування компетентних структур на ДТП, а також інтеграцію до відповідних систем ЄС. Але найважливішим елементом їх впровадження є забезпечення прозорості функціонування цієї системи завдяки дієвому механізму моніторингу та важелю впливу суспільству на рівень безпеки функціонування ринку перевезень пасажирів та вантажів на автомобільному транспорті. Вагомим чинником стає запровадження баз даних, які формуватимуть аналітичне підґрунтя для прогнозування та прийняття максимально ефективних рішень.

Отже, запропоновані у цьому § дисертації шляхи модернізації ЄІС Укртрансбезпеки, поєднання всіх електронних систем та баз даних із визначенням протоколом обміну інформацією, дозволить створити інтегровану інформаційно-аналітичну систему, що значно поліпшить ефективність системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту.

3.3. Технологічні інновації - інструментарій оптимізації публічного управління безпековою інфраструктурою у сфері комерційного автомобільного транспорту

Оновлення технічного інструментарію, як елемент інституційної модернізації системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту, має бути спрямовано насамперед на автоматизацію процесів здійснення владних повноважень, мінімізацію корупційних ризиків, посилення інституційної спроможності органів влади, оптимізації їх взаємодії та комунікації із суспільством і громадськими організаціями.

Отже, крім модернізації електронної системи та запровадження оновлених, відповідно до стандартів країн ЄС, електронних баз даних, для запровадження електронної системи публічного управління безпекою визначеної галузі

транспорту, необхідно розвивати та модернізувати інфраструктуру, як систему прийняття технологічних рішень, а також запровадження нових технічних засобів для реалізації контролюючих функцій і здійснення інших видів діяльності органів влади. Для досягнення цієї мети необхідно розпочинати із розбудови інформаційно-аналітичного забезпечення діяльності відповідних органів влади [210].

На рівні країн ЄС і міжнародних організацій дискусійним є питання про можливі напрями розвитку та запровадження повної автоматизації процесу перевезення, зокрема щодо запровадження автоматичного пілотування транспортним засобом. Кожна країна визначає свою стратегію та ставлення до цього питання шляхом прийняття нормативно-правових актів, які регулюють повну або часткову автоматизацію пілотування транспортного засобу. Зокрема, деякі країни забороняють використання таких режимів автоматичного керування транспортним засобом, інші надають «зелене світло» для автоматизації цього процесу. Ураховуючи високий рівень зацікавленості міжнародної спільноти, це питання є предметом багатьох наукових досліджень (С. Трубія, А. Канале, Т. Джуфре, А. Северино, Іан Й. Ной, Д. Шинар, Вільям Дж. Хоррей [388, с. 67–78; 410, с. 18– 21]).

Питання автоматизації вітчизняної транспортної системи має розв'язуватись у залежності від ідентифікацією рівня технологічних можливостей наявної інфраструктури, урахуванням можливості прийняття стратегічного політичного рішення щодо автоматичної системи публічного управління безпекою на визначених напрямках, внесенням необхідних змін у чинне законодавство тощо.

Модернізація системи допуску до ринку комерційних перевезень автомобільним транспортом, як елемент публічного управління, можливе за умов запровадження нових і розвиток діючих програмних продуктів та електронних систем. Для цього, насамперед, потрібно здійснити модернізацію ЄІС Укртрансбезпеки (структуру оновленої системи наведено у додатку Г.1), забезпечити оновлення організаційної структури онлайнного обміну

інформацією між органами влади за основними напрямками функціонування системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту (наведено у додатку Г.4) та здійснення переоснащення підрозділів Укратрансбезпеки комп'ютерною технікою та іншими технічними засобами, а також проведення навчання працівників цього органу влади та Національної поліції України. Важливим елементом розвитку онлайнової системи є забезпечення безпеки даних «Cyber Security». Крім того, мають бути запроваджені електронні системи збирання та аналізу інформації, а також прогнозування можливих наслідків дорожньо-електронного реєстру) [167, с. 124–139].

Розглядаючи подальші кроки щодо модернізації безпекової інфраструктури у системі публічного управління безпекою комерційних автомобільних перевезень, потрібно звернути увагу на елемент автоматизації здійснення державного нагляду та контролю шляхом запровадження ризик-орієнтованої системи із автоматичним визначенням рівня добропорядності (репутації) перевізника та інформування про правопорушення як безпосередньо самого перевізника, так і донесення такої інформації до суспільства. Повна автоматизація всіх напрямів контролю є довгостроковою перспективою та має впроваджуватись поетапно. Розпочати необхідно із запровадження автоматичної системи вагового контролю, що на перехідному етапі може функціонувати у змішаному режимі (системи WIM мають бути об'єднані із діючими мобільними комплексами вагового контролю Укратрансбезпеки). У такому разі на початковій стадії системи WIM доцільно запроваджувати як елемент преселекції (ідентифікації тих вантажних транспортних засобів у русі, які мають перевищення вагових параметрів та направлення їх для контрольного зважування на мобільних пунктах) [362, с. 11–16, 311].

Таким чином, шляхом автоматизації здійснення державного нагляду та контролю буде зекономлено час роботи інспекторів і мінімізовано можливість уникнення відповідальності за правопорушення. Дані автоматичні системи мають встановлюватись на дорогах державного значення, можливі шляхи об'їзду

чи інші шляхи пересування без проходження відповідного контролю мають бути мінімізовані за рахунок мобільних ГВК. На автоматичних системах WIM мають бути додатково встановлені камери контролю швидкості, елементи контролю габаритів, система визначення «нелегальних» перевезень (перевезень без наявності необхідних дозвільних документів), інші системи моніторингу та контролю, завдяки чому автоматичні системи WIM стануть багатофункціональними і підвищиться їх ефективність, що значно розширить функціональність системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту.

Приклад змішаної (комбінованої) системи здійснення придорожного контролю наведено у додатку Г.8. Фактично, на системи автоматичного контролю покладено здійснення моніторингу за кількома напрямками шляхом виконання функцій органів контролю, які можуть бути інфраструктурно реалізовані залежно від технічних параметрів таких систем та особливостей ділянки дороги, де здійснюється контроль. Такі смарт-системи мають бути реалізовані, зокрема шляхом запровадженням GPS-трекінгу (моніторингу) комерційного транспорту та системною взаємодією з іншими органами влади. Водночас має здійснюватися контроль інспекторами через наявні технічні засоби, якими укомплектовані мобільні комплекси вагового контролю (ваги, планшети, рідер-тахографи тощо). Після оформлення електронного протоколу така інформація в обох випадках (ужиття заходів контролю в автоматичному режимі, або безпосередньо інспекторами), має надходити у центр обробки інформації, де цей масив інформації аналізується та проходить етап підтвердження, після чого приймається адекватне рішення, яке направляється перевізнику, стосовно якого було складено відповідні матеріали. Певні елементи контролю можуть здійснюватися навіть без залучення мобільних ГВК шляхом використання інспектором планшету, мобільного інтернету і наявності ЕЦП та забезпечення допуску до ЄІС Укртрансбезпеки. Особливо актуальним є такий формат контролю у межах міста стосовно пасажирських перевезень.

Системи автоматичного контролю WIM мають бути облаштовані майданчиками для затримання та зберігання транспортних засобів, що рухаються із перевищенням вагових параметрів, або мають інші значні порушення, які становлять небезпеку для учасників руху та навколишнього природного середовища, для подальшого здійснення перевантаження (розвантаження) або усунення інших визначених недоліків.

Із поєднання таких систем та переведення моніторингу руху в електронний формат має бути створена ITS – intelligent transport system (інтелектуальні транспортні системи). Як результат, в онлайн-режимі має відслідковуватись фактичне переміщення кожного комерційного транспортного засобу, пасажирів (через електронний квиток) та вантажу (через електронну товаро-транспортну накладну), а також здійснюватись управління пасажиро- та вантажопотоками [302, с. 230–237].

Як елемент розвитку системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту, контроль за технічним станом комерційного автомобільного транспортного засобу під час перевезення пасажирів чи вантажів має здійснюватись мобільними комплексами, за аналогом до діючих мобільних комплексів вагового контролю. Такі лабораторії мають здійснювати перевірку технічного стану систем гальмування та керування, системи освітлення, рівня екологічності транспортного засобу та функціонування інших систем, вузлів та агрегатів. Для виконання такої перевірки має бути визначено чіткий перелік обладнання та вимоги до його технічних показників та параметрів.

Для практичного застосування цього технологічного інструментарію необхідно забезпечити внесення змін у чинне законодавство в частині визначення порядку здійснення такого контролю та перегляду правових норм щодо відповідальності за використання транспортного засобу у несправному стані, узаконення заборони подальшого перевезення. Ці нормативні зміни мають бути внесені у Закон України «Про автомобільний транспорт» та «Кодекс України про адміністративні правопорушення». Заборона експлуатації

транспортного засобу має бути реалізована шляхом евакуації та розміщення такого транспортного засобу на штрафмайданчиках, або інших визначених місцях, які можуть бути створені шляхом приватно-державного партнерства (перебування таких транспортних засобів у цих місцях має оплачуватись їх власником). Такі майданчики також можуть використовуватись водіями вантажних транспортних засобів дальніх рейсів для відпочинку, харчування, обслуговування транспортного засобу та його ремонту, чого зараз катастрофічно не вистачає в Україні. Такий розвиток інфраструктури має бути передбачено у державних програмах та регламентовано у державних будівельних нормах як обов'язкова вимога на етапі проектування, будівництва та реконструкції доріг загального користування, державного значення та закладено у концепцію розвитку системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту.

Крім того, у будівельних нормах має бути безапеляційні вимоги щодо упередження можливих випадків ДТП шляхом конструктивного проектування та мінімізації можливості виникнення аварій, спираючись на принципи «Vision Zero» та «Safe System» (розведення різних видів транспорту із різними швидкісними характеристиками, мінімізація наземних пішохідних переходів, упровадження елементів конструкції із штучним пониженням швидкості, зміна ширини полоси руху тощо). Так само, на рівні будівельних норм, обов'язково має бути запроваджена норма для проектування та будівництва майданчиків, здійснення габаритно-вагового контролю та контролю за технічним станом. Вимоги до таких майданчиків, з одного боку, мають бути реалістичними для виконання, з другого – створювати всі необхідні умови для якісного і безпечного виконання працівниками Національної поліції України та Укртрансбезпеки своїх посадових обов'язків (розміщення не на проїжджій частині, із відповідними показниками щодо розмірів, рівності та нахилу поверхні майданчику, бути огороженими та мати освітлення і дорожні знаки тощо).

Крім автоматизації процесу контролю вагових параметрів, як елементу системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного

транспорту, має бути створено розгалужену систему фіксації перевищення швидкості на території всієї країни із розширенням функціональності фіксації порушення всіх правил дорожнього руху, що має впливати на репутацію перевізника, зокрема шляхом публікації відповідної інформації у засобах масової інформації, надання такої інформації на запит суспільства стосовно конкретного перевізника. Такі системи можуть мати прихований характер розміщення та аналітичні системи розрахунку, що не завжди потребуватиме безпосередньої фіксації перевищення швидкості. Це поліпшить їх ефективність. Ці аналітичні системи можуть автоматично розраховувати середню швидкість транспортного засобу, ураховуючи два або більше місць фіксації його руху, час який витрачено на відповідне переміщення та відстань між різними дорожніми ділянками фіксації відповідної інформації. Цей підхід дасть можливість зменшити реальну потребу у кількості таких технічних засобів фіксації швидкості та мінімізувати маніпуляції з боку водіїв шляхом зменшення швидкості на відрізках дороги, де розташовані такі технічні засоби.

Як додатковий елемент системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту є питання стосовно оперативного реагування аварійно-рятувальних та медичних служб у разі виникнення дорожньо-транспортної пригоди. У разі ДТП, для збереження життя та здоров'я пасажирів та водіїв критичним є питання втрати часу реагування та якість і вчасність медичної допомоги. Для цього важливо запровадити ефективну систему навчання та тренування із надання такої допомоги професійними водіями, а також проведення відповідної інформаційної кампанії та навчання водіїв приватного транспорту, чим наразі активно займаються працівники Інституту державного управління у сфері цивільного захисту [179, с. 1-224]. Також необхідно запровадити систему розрахунку часу прибуття бригад швидкої медичної допомоги та аналізу наявної мережі таких закладів охорони здоров'я для чіткого визначення часу транспортування постраждалого до місця надання медичної допомоги і забезпечення не тільки дотримання правила «золотої години» (проміжок часу від моменту отримання травми, протягом якого

медична допомога буде мати найбільший позитивний ефект), а й зменшення цього часу [128, с. 28–36].

Так само, важливим є якість надання такої медичної допомоги, що безпосередньо залежить від матеріально-технічного оснащення закладів охорони здоров'я, а саме: наявності сучасних і укомплектованих повною мірою реанімобілей та оснащення необхідним устаткуванням відповідних реанімаційних відділень лікарень та інших закладів. Із метою зменшення часу транспортування постраждалого, урахуваючи віддаленість певних ділянок доріг від населених пунктів, необхідно запровадити практику використання цивільної авіації, для чого мають бути створені посадкові майданчики (можуть бути універсальні майданчики для ГВК, для місць тимчасового зберігання автомобільного транспорту та посадки повітряного транспорту (гелікоптера). Запровадження автоматичних систем інформування про виникнення ДТП також значно прискорить отримання такого сигналу в автоматичному режимі та забезпечення реагування із визначенням чіткого місця (геолокації) виникнення такої пригоди та повної інформації про пасажирів, їх кількості, віку та інші показники. Така інформація має бути направлена Мінінфраструктури, МВС, МОЗ, Національній поліції (територіальному структурному підрозділу), Укртрансбезпеці (територіальному структурному підрозділу), ДСНС (територіальному структурному підрозділу), найближчому закладу охорони здоров'я, перевізнику, а також необхідно забезпечити інформування близьких та рідних пасажирів через автоматичну систему розсилки SMS. Така система інформування має бути запроваджена через JPS-трекінг (систему моніторингу) та бути елементом ЄІС Укртрансбезпеки і новорозробленої та запровадженої електронної бази даних МВСд стосовно дорожньо-транспортних пригод та їх наслідків.

Заключним елементом пост-аварійного реагування у системі публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту є проведення технічного розслідування аварій та дорожньо-транспортних пригод, який також потребує значного реформування. Для забезпечення якості та прозорості такого

розслідування, крім можливого створення Державного бюро із розслідування аварій та катастроф на транспорті, необхідно запровадити електронний акт та 3D моделювання місця виникнення такої події, умов та обставин. Так само має бути змодельовано і відображено травми, отримані учасниками ДТП, для візуалізації якої має бути придбано відповідне технічне устаткування та програмні продукти, проведено навчання персоналу.

Для об'єднання електронних систем, інфраструктурних елементів та технічних засобів стосовно забезпечення безпеки комерційного автомобільного транспорту, урахуваючи структуру органів влади та їх взаємодію, необхідно запровадити розумну систему управління безпекою комерційного автомобільного транспорту на кшталт «Smart/Intelligent road safety management system» («Розумна/інтелектуальна система управління безпекою дорожнього руху»).

Така система публічного управління в означеній сфері має автоматизувати технологічні процеси та складові реагування органів влади на зовнішні чинники та сигнали, які будуть надходити від:

- електронного кабінету перевізника та інших інформаційних систем для надання адміністративних послуг, ужиття заходів державного контролю тощо;
- систем автоматичного контролю, GPS-моніторингу тощо – для державного нагляду і контролю;
- систем сповіщення про виникнення аварійних ситуацій тощо для оперативного реагування на них, поєднавши це все в єдину цифрову безпекову електронну інфраструктуру.

Розумна система управління безпекою в означеному сегменті має діяти за чітко визначеним алгоритмом у межах компетенції та повноважень, передбачених чинним законодавством. Важливим елементом системи має бути забезпечення комунікації та взаємодії із суспільством. Створення, упровадження та розвиток такої системи необхідно передбачити Державною стратегією, планом заходів та програмою забезпечення безпеки дорожнього руху. Її формування повинно здійснюватися поетапно, урахуваючи можливості

фінансування, інституційної спроможності органів влади та потреб системного реформування структури органів влади і умов функціонування ринку автомобільних перевезень. На певному етапі означена інтелектуальна (розумна) система має бути наділена елементами організації перевезень та регулювання руху (для населених пунктів).

Отже, модель розумної системи управління безпекою руху на автомобільному транспорті – це автоматизований елемент системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту, складається з технічних засобів та електронних систем, які спрямовані на автоматизацію виконання функцій та повноважень органів влади у цій сфері суспільного життя.

Модель розумної системи управління безпекою функціонування комерційного автомобільного транспорту через електронні системи отримує запит, або інформацію для її обробки та через визначенні алгоритми, узгоджуючи із базами даних, формує відповідь/рішення у автоматичному режимі.

При коректному технологічному процесі надання адміністративної послуги, може бути повністю автоматизовано, зокрема система накладення штрафної санкції. У випадку реагування на аварійну подію система формує в онлайн-режимі всю необхідну інформацію для підрозділів аварійного реагування та фактично сприяє ефективному реагуванню, але наразі функція органу влади не може бути повністю автоматизована. Для запровадження такої системи необхідно розробити відповідне положення та внести зміни у чинне законодавство. Якщо розглядати систему публічного управління комерційним автомобільним транспортом, її розробка та запровадження має здійснюватися на базі концепції розвитку ЄІС Укртрансбезпеки, ураховуючи запропоновані напрями її модернізації, визначені та зображені в додатку Г.1.



Рисунок 3.3 – Модель функціонування розумної системи управління безпекою руху на автомобільному транспорті *(розроблено автором)*

Отже, така система є автоматизацією всіх технологічних процесів (технологічних карт) для реалізації владних повноважень Укртрансбезпеки (або інших органів у разі прийняття рішення делегування/передавання функцій) та інших органів влади. Вона має отримати статус як цифрова безпекова інфраструктура для системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту. Ця система створить передумови для повної автоматизації організації перевезень, моніторингу їх здійснення, планування та стратегічного розвитку транспортної мережі тощо. Однак, необхідно наголосити на важливості кіберзахисту цієї системи та забезпечення стабільного її функціонування. Її розвиток необхідно здійснювати поетапно за напрямками її функціонування: контроль, адміністративні послуги та реагування на аварійність із забезпеченням онлайн-обміну інформацією між органами влади і взаємодії із суспільством, що має бути реалізовано на всіх рівнях органів державної влади. Розбудова означеної системи стане суцільним елементом

інституційної розбудови системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту із включенням технічного і технологічного розвитку усіх зацікавлених органів влади, із оновленням матеріально-технічної бази здійснення владних повноважень, підвищенням кваліфікації працівників залучених органів влади, підприємств, установ та організацій.

Висновки до розділу 3

За результатами дослідження шляхів та напрямків становлення та розвитку системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту необхідно зазначити про наступне:

1. Становлення та розвиток системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту має базуватись на: інституційній розбудові органів влади, відповідальних за забезпечення безпеки у визначеній галузі транспорту, посиленні взаємодії органів влади між собою та активному і прозорому долученні представників громадянського суспільства до формування та реалізації державної політики; зміні законодавства з питань безпеки комерційного автомобільного транспорту, оновлення їх матеріально-технічної бази; системної роботи над підвищенням кваліфікації працівників зазначених органів влади, а також проведення інформаційних компаній серед населення стосовно забезпечення безпеки функціонування комерційного автомобільного транспорту тощо.

Інституційну модернізацію системи публічного управління у сфері безпеки комерційного автомобільного транспорту можна розуміти як загальнодержавний процес становлення, реформування та розвитку системи публічного управління безпекою визначеної галузі транспорту відповідно до найкращих практик країн ЄС та норм права *acquis communautaire*. Цей процес має відбуватись на всіх рівнях влади, включати заходи інституційної перебудови та технічної модернізації і розвитку всіх без винятку зацікавлених сторін.

Одним із ключових елементів інституційної модернізації системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту є

реструктуризація органів влади, перерозподілу повноважень з метою мінімізації їх дублювання та налагодження прозорої системи взаємодії із суспільством.

Запропоновано створення Координаційної ради із безпеки дорожнього руху та Державного бюро із розслідування аварій та катастроф на транспорті, які мають забезпечити: 1) координацію роботи всіх органів влади з питань забезпечення безпеки дорожнього руху; 2) проведення незалежного і фахового технічного розслідування аварій на комерційному автомобільному транспорті.

2. Розглядаючи моделювання інтегрованої інформаційно-аналітичної системи з безпеки комерційного автомобільного транспорту, необхідно зазначити, що наявні електронні системи та бази даних мають бути значно модернізовані відповідно до запропонованих напрямів (допуск до ринку комерційних автомобільних перевезень, здійснення контролю за його функціонуванням та реагування на виникнення ДТП, або інших збоїв у його роботі) із метою повної автоматизації процесів, забезпечення прозорості прийняття рішень та оперативності обміну інформацією, запровадження високого рівня якості послуг перевезення, створення розумної системи управління безпекою руху на автомобільному транспорті.

Запропоновані шляхи модернізації ЄІС Укртрансбезпеки, поєднання всіх електронних систем та баз даних із визначенням протоколом обміну інформацією, дозволить створити інтегровану інформаційно-аналітичну систему, що значно поліпшить ефективність системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту.

Запропонована авторська концепція розвитку ЄІС Укртрансбезпеки має бути запроваджена за всіма трьома напрямками: електроніфікація надання адміністративних послуг, запровадження електронного протоколу та розвитку модуля «Аварійність та розслідування». Така інформаційна система має включати аналітичний модуль, який буде автоматично формувати аналітичні дані та різний формат статистики, виводити певну інформацію в автоматичному режимі на платформи із загальним доступом.

3. Оновлення матеріально-технічної бази має зумовлено перспективним розвитком смартсистем відповідно до запропонованих напрямів розвитку системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту. Вони стануть фундаментом для створення та подальшого розвитку програмного забезпечення як єдиної системи для реалізації владних повноважень щодо забезпечення безпеки у визначеній галузі транспорту.

Таке оновлення має здійснюватися із урахуванням стратегічного планування, стабільного фінансування та практичного запровадження в операційну діяльність відповідно до всіх вимог чинного законодавства.

Визначені першочергові напрями розвитку взаємодії ЄІС Укртрансбезпеки з іншими органами влади шляхом забезпечення онлайн-обміну інформацією з метою підвищення рівня безпеки на комерційному автомобільному транспорті, що має бути здійснено відповідно до вимог та стандартів країн ЄС з метою подальшої їх інтеграції до електронних систем CADaS, DATEX, EUCARIS тощо. Відповідна модифікація інформаційних систем спрямована на створення та запровадження схеми системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту. Практичне запровадження такої системи можливе у разі наявності політичної волі, консолідації зусиль та ефективного стратегічного та операційного планування.

Така система є автоматизацією всіх технологічних процесів (технологічних карт) для реалізації владних повноважень Укртрансбезпеки (або інших органів у разі прийняття рішення делегування/передавання функцій) та інших органів влади. Вона має отримати статус як цифрова безпекова інфраструктура для системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту. Ця система створить передумови для повної автоматизації організації перевезень, моніторингу їх здійснення, планування та стратегічного розвитку транспортної мережі тощо. Однак, необхідно наголосити на важливості кіберзахисту цієї системи та забезпечення стабільного її функціонування. Її розвиток необхідно здійснювати поетапно за напрямками її функціонування: контроль, адміністративні послуги та реагування на аварійність із забезпеченням

онлайнного обміну інформацією між органами влади і взаємодії із суспільством, що має бути реалізовано на всіх рівнях органів державної влади. Розбудова означеної системи стане суцільним елементом інституційної розбудови системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту із включенням технічного і технологічного розвитку усіх зацікавлених органів влади, із оновленням матеріально-технічної бази здійснення владних повноважень, підвищенням кваліфікації працівників залучених органів влади, підприємств, установ та організацій.

ВИСНОВКИ

У дисертаційній роботі запропоноване вирішення актуального науково-практичного завдання, яке полягає у визначенні шляхів становлення та розвитку системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту в сучасній Україні, за допомогою теоретичного обґрунтування та розроблення рекомендацій щодо оптимальних напрямів удосконалення на загальнодержавному рівні системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту, що сприятиме забезпеченню високого рівня безпеки та якості послуг перевезення пасажирів і вантажів на автомобільному транспорті. На основі проведеного дослідження сформульовано такі основні висновки та рекомендації.

1. Розглянувши сучасний науковий доробок щодо сутності провідних понять в аспекті публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту, автор окреслив власне розуміння понятійного апарату, який є основою його наукової роботи та спрямований на адекватне розуміння його думок і наукових висновків.

Розкрито методологічну основу питань публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту, яка складається з комплексу принципів, структури і логічної організації системи управління безпекою руху на автомобільному транспорті та методів і способів її функціонування. Дотримання принципів є головною передумовою діяльності уповноважених органів у сфері забезпечення безпеки автомобільного транспорту та учасників дорожнього руху.

Визначено сутність системи управління безпекою руху на автомобільному транспорті, її структура та логічна організація, яка полягає у забезпеченні розвитку і покращення безпеки комерційного автомобільного транспорту і поліпшення доступу до ринку автоперевезень. Методи і способи забезпечення безпеки функціонування комерційного автомобільного транспорту безпосередньо забезпечують якість і ефективності системи управління безпекою цієї сфери суспільного життя. Їх застосування залежить від суб'єктивних аспектів досягнення

результативність функціонування системи управління безпекою на автомобільному транспорті. Методи і способи забезпечення безпеки функціонування комерційного автомобільного транспорту доречно класифікувати за функціями управління безпекою на автомобільному транспорті, які за винятком мотиваційних методів, функціонують у формі процедур, закріплених у чинному законодавстві.

Розкрито теоретичні основи функціонування системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту через наявні наукові дослідження як вітчизняних, так і зарубіжних науковців, загальні принципи та нормативно-правове регулювання в аспекті безпеки комерційного автомобільного транспорту, наявності стратегічного планування, а також на основі історичного розвитку держави та системи організації функціонування ринку комерційних пасажирських перевезень.

2. На підставі проведеного аналізу визначено публічно-управлінські та технологічні чинники безпекової політики держави у сфері комерційного автомобільного транспорту. Зокрема, до публічно-управлінських чинників віднесено:

- наявність довго- та короткострокового стратегічного планування, із врахуванням загальноприйнятих міжнародних концепцій «Vision Zero» та «Safe System»;

- ефективність організаційної структури системи органів державної влади в частині забезпечення безпеки комерційного автомобільного транспорту, їх взаємодії на державному (центральному) і регіональному (місцевому) рівні, чіткий розподіл повноважень із метою мінімізації дублювання функцій;

- ефективність та прозорість системи комунікації органів влади із суспільством, залучення неурядових профільних організацій, наукових інституцій до вироблення та реалізації державної політики з питань забезпечення безпеки на комерційному автомобільному транспорті;

- фінансовий, адміністративний а також науковий, кадровий та політичний потенціал держави.

Серед технологічних чинників безпекової політики держави у сфері комерційного автомобільного транспорту виділено:

- рівень і стабільність матеріально-технічного та фінансового забезпечення органів влади, які відповідають за забезпечення безпеки на комерційному автомобільному транспорті;

- рівень запровадження автоматизованих систем здійснення владних повноважень шляхом запровадження сучасних технологій та новітнього оснащення;

- розвиток і захищеність електронних систем та баз даних, доступність до інформації, якою оперують такі системи, для суспільства.

Складові безпекової політики держави у сфері комерційного автомобільного транспорту розподілено через функціональну етапність: доступ до ринку – система контролю та моніторингу – система реагування на дорожньо-транспортні пригоди, ліквідація їх наслідків.

Із основних складових безпекової політики держави у сфері комерційного автомобільного транспорту потрібно виділити:

- 1) досконалість законодавства та нормативно-правового регулювання;
- 2) фінансування заходів забезпечення безпеки дорожнього руху;
- 3) ефективність системи взаємодії органів влади, які забезпечують формування та реалізацію державної політики із забезпечення безпеки дорожнього руху.

3. Визначено недостатній рівень інституційної спроможності вітчизняної системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту у контексті євроінтеграційних процесів, зокрема через призму реалізації права громадянського суспільства, повноважень органів місцевого самоврядування та органів центральної влади, що дало змогу виявити такі недоліки:

- недосконалість нормативно-правового регулювання, зокрема наявні сегменти ринку автоперевезень, функціонування яких взагалі не врегульовано (перевезення на таксі); система допуску до ринку комерційних перевезень не

ефективна та потребує реформування відповідно до актів законодавства ЄС; державний нагляд та контроль малоефективний та непрозорий, тощо;

– недостатній рівень фінансового та матеріально-технічного забезпечення, що значно підвищує корупційні ризики функціонування державних органів, знижує їх ефективність та уповільнює розвиток електронних систем та автоматизацію здійснення функцій органів влади, відповідальних за забезпечення безпеки дорожнього руху;

– неефективність сучасної системи взаємодії органів влади стосовно забезпечення безпеки комерційного автомобільного транспорту (надмірна процедурна тяганина, низький рівень автоматизації обміну інформацією, відсутність повноважень щодо прийняття рішень на первинній ланці виконавців та системної комунікації між центральними органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування тощо);

– діюча система стратегічного планування із забезпечення безпеки дорожнього руху не досконала та орієнтована більше на короткотермінове планування та вжиття більше технічних заходів, ніж стратегічних.

Також доведено, що взаємодія із неурядовими організаціями стосовно забезпечення безпеки комерційного автомобільного транспорту здійснюється за формальним принципом та нівелює вплив громадянського суспільства на розвиток визначеної галузі транспорту.

Враховуючи комплексність питання інституційної спроможності системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту, запропоновано розглядати дане питання через наступні елементи: здатність ефективно виконувати владні повноваження органів влади (якість нормативно-правового регулювання, матеріальне забезпечення та кваліфікація персоналу), ефективність їх взаємодії між собою та із представниками неурядових організацій, рівень технічного та технологічного розвитку державних інституцій.

4. Визначено шляхи і напрямки становлення та розвитку системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту з врахуванням

євроінтеграційного вектору розвитку, який передбачає запровадження нор та стандартів ЄС у питанні забезпечення безпеки комерційного автомобільного транспорту.

Ураховуючи запропоновані у даному дисертаційному дослідженні етапність системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту: доступ до ринку – система контролю та моніторингу – система реагування на дорожньо-транспортні пригоди, ліквідація їх наслідків запропоновано наступні шляхи становлення та розвитку системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту:

– модернізувати доступ до ринку автоперевезень відповідно до норм права ЄС, (Регламенту (ЄС) № 1071/2009 Європейського Парламенту та Ради від 21 жовтня 2009 р., шляхом підтвердження виконання трьох ключових вимог до претендента: фінансова спроможність, фахова компетентність персоналу, добропорядність, або добра репутація перевізника.

- запровадження PSO (public social obligation – соціально-значущі послуги, зобов'язання із надання громадських послуг, визначені Регламентом (ЄС) № 1370/2007 Європейського Парламенту та Ради від 23 жовтня 2007 р.) через призму надання послуг загального економічного інтересу, модернізувавши діючу модель організації пасажирських перевезень, відповідно до найкращих практик країн-членів ЄС;

– модернізація системи контролю шляхом імплементації Директиви Ради № 92/6/ЄЕС від 10 лютого 1992 р., Директиви Ради 96/53/ЄС від 25 липня 1996 р., Директиви № 2009/40/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 6 травня 2009 року, Директиви Ради № 91/439/ЄЕС від 29 липня 1991 р., Директиви № 2008/68/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 24 вересня 2008 р. тощо. Система контролю має бути переорієнтована на упередження виникнення, або принаймні мінімізації ризиків виникнення ДТП для зменшення показників важкого травмування та смертності на дорогах України. Відповідно необхідно вдосконалити процедуру проведення рейдових перевірок, шляхом запровадження придорожного контролю. Мінімізація корупційних ризиків може бути реалізована

через запровадження автоматичних систем фіксації правопорушення суб'єктів господарської діяльності;

– запропоновано делегувати повноваження із проведення технічного розслідування окремому органу завдяки залученню незалежних експертів для усунення системних конфліктів інтересів;

- становлення та розвиток системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту має базуватись на: інституційній розбудові органів влади, відповідальних за забезпечення безпеки у визначеній галузі транспорту; посиленні взаємодії органів влади між собою та активному і прозорому долученні представників громадянського суспільства до формування та реалізації державної автотранспортної безпекової політики; вдосконалення законодавства з питань безпеки комерційного автомобільного транспорту; оновлення їх матеріально-технічної бази; системної роботи над підвищенням кваліфікації працівників зазначених органів влади, а також проведення інформаційних компаній серед населення стосовно забезпечення безпеки функціонування комерційного автомобільного транспорту тощо.

5. Запропоновано авторську модель системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту, сутність якої полягає у ефективній, збалансованій та прозорій взаємодії органів влади та суспільства із запровадженням інформаційно-аналітичної системи з моніторингу функціонування ринку та забезпечення безпеки у визначеному секторі економіки України. До особливостей цієї системи віднесено: роль громадянського суспільства у забезпеченні безпеки комерційного автомобільного транспорту, автоматизацію процесів виконання владних повноважень, реформування механізму забезпечення безпеки на комерційному автомобільному транспорті.

6. Розроблено практичні рекомендації МІУ, МВС України, НП та УТБ щодо модернізації системи публічного управління у сфері безпеки комерційного автомобільного транспорту в частині:

– запропоновано змінити підходи до стратегічного планування, які насамперед мають базуватись на концепціях «Vision Zero», «Safe System», з урахуванням

довгострокових цілей і найкращих практик розвинених держав та міжнародних зобов'язань України;

– вдосконалити законодавство України відповідно до норм права ЄС та процедури надання адміністративних послуг; модернізація системи державного нагляду та контролю і організації пасажирських перевезень тощо;

– прискорення розвитку систем автоматизації та електроніфікації реалізації владних повноважень з метою мінімізації «людського фактору» та підвищення якості і ефективності системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту;

– оптимізації структури органів державної влади, відповідальних за забезпечення безпеки комерційного автомобільного транспорту; запровадження Координаційної ради із безпеки дорожнього руху, і Державного бюро із розслідування аварій та катастроф на транспорті;

– оновлення технічного оснащення та перегляду фінансового забезпечення органів влади, відповідальних за забезпечення безпеки комерційного автомобільного транспорту;

– запровадження концепції модернізації ЄІС Укртранбезпеки та розумної системи управління безпекою автомобільного транспорту.

Система публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту має бути модернізована та уніфікована на загальнодержавному, регіональному та місцевому рівнях.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Директива Європейського парламенту і Ради 2006/126/ЄС від 20 грудня 2006 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_002-06#Text
2. Директива 2002/15/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 11 березня 2002 р. про організацію робочого часу осіб, які провадять мобільну автотранспортну діяльність. Дорожня карта з підтримки імплементації Директиви Ради 87/540/ЄЕС про доступ до перевезення товарів національними і міжнародними водними шляхами, а також про взаємне визнання дипломів, сертифікатів та інших офіційних посвідчень кваліфікаційного рівня для провадження такої діяльності. URL: https://mtu.gov.ua/files/Dir87_540
3. Директива 2003/59/ЄС Європейського Парламенту та Ради про початкову кваліфікацію і періодичну підготовку водіїв деяких видів автомобільного транспорту для перевезення товарів або пасажирів, що вносить зміни до Регламенту Ради (ЄЕС) № 3820/85 та Директиви Ради 91/439/ЄЕС, та скасовує Директиву Ради 76/914/ЄЕС/. URL: https://mtu.gov.ua/files/Dir_203_59
4. Директива 2014/47/ЄС від 3 квітня 2014 р. про технічну придорожню перевірку придатності до експлуатації комерційних транспортних засобів, що пересуваються в Союзі і визнання Директиви 2000/30/ЄС такою, що втратила чинність. URL: https://mtu.gov.ua/files/ДИРЕКТИВА_ЄВРОПЕЙСЬКОГО_ПАРЛАМЕНТУ_І_РАДИ2014-47-ЄС
5. Директива Ради 92/6/ЄЕС від 10 лютого 1992 року щодо встановлення та використання пристроїв обмеження швидкості для певних категорій механічних засобів. URL: https://mtu.gov.ua/files/Dir92_6
6. Європейська угода, що доповнює Конвенцію про дорожні знаки та сигнали, відкриту для підписання у Відні 8 листопада 1968 року. URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_372#Text
7. Конвенція про дорожній рух : ратифіковано із застереженням і заявами Указом Президії ВР УРСР від 25.04.74 № 2614-VIII (зі змінами). URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_041#Text

8. Регламент (ЄС) № 1071/2009 Європейського Парламенту та Ради від 21 жовтня 2009 р. про встановлення спільних правил стосовно умов, яких потрібно дотримуватись для провадження діяльності оператора автомобільних перевезень, і про припинення дії Директиви Ради 96/26/ЄС. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/EU090011>

9. Регламент Європейського парламенту і Ради (ЄС) № 561/2006 від 15 березня 2006 року про гармонізацію певного соціального законодавства стосовно дорожнього транспорту, внесення змін до регламентів Ради (ЄЕС) № 3821/85 та (ЄС) № 2135/98, і скасування Регламенту Ради (ЄЕС) № 3820/85. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_761#Text

10. Конституція України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80#top>

11. Господарський Кодекс України : Закон України від 16.01.2003 № 436-IV (зі змінами). URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15#Text> (дата звернення: 30.12.2020).

12. Кодекс України про адміністративні правопорушення : уведено в дію Постановою Верховної Ради Української РСР від 07.12.84 № 8074-10 (зі змінами). URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text>

13. Кримінальний кодекс України : Закон України від 05.04.2001 № 2341-III (зі змінами). URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#Text>

14. Європейська Угода про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (ДОПНВ). Закон України від 02.03.2000 № 1511-III. URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_217#Text

14а. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони : ратифіковано із заявою Законом від 16.09.2014 № 1678-VII. URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011#Text

15. Про автомобільний транспорт : Закон України від 05.04.2001 № 2344-III (зі змінами). URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text>

16. Про автомобільні дороги: Закон України від 8 вересня 2005 р. № 2862-IV / Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2862-15#Text>

17. Про внесення змін до Бюджетного кодексу України щодо удосконалення механізму фінансового забезпечення дорожньої галузі : Закон України від 17.11.2016 № 1763-VIII. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1763-19#Text>

18. Про внесення змін до деяких законів України щодо управління безпекою автомобільних доріг : Закон України від 17.10.2019 № 200-IX (зі змінами). URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/200-20#Text>

19. Про внесення змін до Закону України «Про джерела фінансування дорожнього господарства України» щодо удосконалення механізму фінансування дорожньої галузі : Закон України від 17.11.2016 № 1762-VIII. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1762-19#Text>

20. Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо окремих питань здійснення габаритно-вагового контролю : Закон України від 29 червня 2021 р. № 1582-IX/ Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1582-20#Text>

21. Про Державний бюджет України на 2021 рік : Закон України від 15.12.2020 № 1082-IX (із змінами). URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1082-20#Text>

22. Про державний кордон України: Закон України від 4 листопада 1991 р. № 1777-XII / Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1777-12#Text>

23. Про державні цільові програми : Закон України від 18.03.2004 № 1621-IV (зі змінами). URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1621-15#Text>

24. Про дорожній рух : Закон України від 30.06.1993 № 3353-XII (зі змінами). URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text>

25. Про Кабінет Міністрів України : Закон України від 27.02.2014 № 794-VII (зі змінами). URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/794-18#Text>

26. Про ліцензування видів господарської діяльності : Закон України від 02.03.2015 № 222-VIII (зі змінами). URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/222-19#Text>

27. Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності : Закон України від 05.04.2007 № 877-V (зі змінами). URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/877-16#Text>

28. Про охорону праці: Закон України від 14 жовтня 1992 р. № 2694-XII / Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2694-12#Text>

29. Про перевезення небезпечних вантажів : Закон України від 06.04.2000 № 1644-III (зі змінами). URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1644-14#Text>

30. Про ратифікацію Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони : Закон України від 16 вересня 2014 р. № 1678-VII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1678-18#n2>

31. Про транспорт : Закон України від 10.11.1994 № 232/94-ВР (зі змінами). URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80#Text>

32. Про транспортно-експедиторську діяльність: Закон України від 1 липня 2004 р. № 1955-IV / Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1955-15#Text>

33. Про транзит вантажів: Закон України від 20 жовтня 1999 р. № 1172-XIV/ Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1172-14#Text>

34. Про центральні органи виконавчої влади : Закон України від 17.03.2011 № 3166-VI (зі змінами). URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3166-17#Text>

35. Про деякі заходи із забезпечення надання якісних публічних послуг : Указ Президента України від 04.09.2019 № 647/2019. URL : <https://www.president.gov.ua/documents/6472019-29441>

36. Про рішення Ради національної безпеки і оборони України від 27 січня 2016 року «Про Стратегію кібербезпеки України» : Указ Президента України від 15.03.2016 № 96/2016. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/96/2016#Text>

37. Деякі питання ведення обліку дорожньо-транспортних пригод : Постанова Кабінету Міністрів України від 22.05.2019 № 424. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/424-2019-%D0%BF#Text>

38. Питання Міністерства цифрової трансформації : Постанова Кабінету Міністрів України від 18.09.2019 № 856 (зі змінами). URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/856-2019-%D0%BF#Text>

39. Про внесення змін до Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року : Постанова Кабінету Міністрів України від 04.12.2019 № 1013 (зі змінами). URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1013-2019-%D0%BF#Text>

40. Про внесення змін у додатки 1 і 2 до Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року : Постанова Кабінету Міністрів України від 17.04.2019 № 327 (зі змінами). URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/327-2019-%D0%BF#n9>

41. Про забезпечення участі громадськості у формуванні та реалізації державної політики : Постанова Кабінету Міністрів України від 03.11.2010 № 996 (зі змінами). URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/996-2010-%D0%BF#n173>

42. Про затвердження Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року : Постанова Кабінету Міністрів України від 25.04.2018 № 435 (зі змінами). URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-2018-%D0%BF#Text>

43. Про затвердження Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 року : Постанова Кабінету Міністрів України від 21.12.2020 № 1287. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1287-2020-%D0%BF#Text>

44. Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів автомобільним транспортом. Постанова Кабінету Міністрів України від 02.12.2015 № 1001 (зі змінами). URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1001-2015-%D0%BF#Text>

45. Про затвердження Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті : Постанова Кабінету Міністрів України від 11.02 2015 № 103. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/103-2015-%D0%BF#Text>

46. Про затвердження Положення про єдину інформаційну систему Міністерства внутрішніх справ та переліку її пріоритетних інформаційних ресурсів : Постанова Кабінету Міністрів України від 14.11.2018 № 1024. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1024-2018-%D0%BF#Text>

47. Про затвердження Порядку здійснення державного контролю на автомобільному транспорті. Постанова Кабінету Міністрів України від 08.11.2006 р. № 1567 (зі змінами). URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1567-2006-%D0%BF#Text>

48. Про затвердження Порядку і правил проведення обов'язкового страхування відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів на випадок настання негативних наслідків під час перевезення небезпечних вантажів : постанова Кабінету Міністрів України від 1 червня 2002 р. № 733 / Кабінет Міністрів України. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/733-2002-%D0%BF#Text>

49. Про затвердження Порядку проведення рейдових перевірок (перевірок на дорозі) : постанова Кабінету Міністрів України від 8 листопада 2006 р. № 1567 / Кабінет Міністрів України. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1567-2006-%D0%BF#Text>

50. Про затвердження Порядку спрямування коштів державного дорожнього фонду : Постанова Кабінету Міністрів України від 20.12.2017 № 1085 (зі змінами). URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1085-2017-%D0%BF#n9>

51. Про затвердження Програми забезпечення безпеки дорожнього руху та екологічної безпеки транспортних засобів : Постанова Кабінету Міністрів України від 06.04.1998 № 456 (із змінами). URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/456-98-%D0%BF#Text>

52. Про затвердження Регламенту Кабінету Міністрів України : Постанова Кабінету Міністрів України від 18.07.2007 № 950 (зі змінами). URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/950-2007-%D0%BF#n13>

53. Про затвердження Типового положення про колегію міністерства, іншого центрального органу виконавчої влади і місцевої державної адміністрації : Постанова Кабінету Міністрів України від 02.10.2003 № 1569 (зі змінами). URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1569-2003-%D0%BF#Text>

54. Про проїзд великогабаритних та великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами : постанова Кабінету Міністрів України від 18 січня 2001 р. № 30 / Кабінет Міністрів України. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/30-2001-%D0%BF#Text>

55. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року : Постанова Кабінету Міністрів України від 21.10.2020 № 1360-р. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-%D1%80#Text>

56. Про утворення Державної служби морського та річкового транспорту України : Постанова Кабінету Міністрів України від 06.09. 2017 № 1095 (зі змінами). URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1095-2017-%D0%BF#Text>

57. Про утворення Координаційної ради з безпеки дорожнього руху : Постанова Кабінету Міністрів України від 28.02.20016 № 153. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/153-2018-%D0%BF#Text>

58. Про утворення Координаційної ради з питань безпеки дорожнього руху : Постанова Кабінету Міністрів України від 29.03.2006 № 388. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/388-2006-%D0%BF#Text>

59. Про затвердження плану заходів з реалізації Концепції розвитку електронного урядування в Україні : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 22.08.2018 № 617-р (зі змінами). URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/617-2018-%D1%80#Text>

60. Про затвердження плану заходів з реалізації Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 07.04.2021 № 321-р (зі змінами). URL : <https://www.kmu.gov.ua/npas/pro-zatverdzhennya-planu-zahodiv-z-realizaciyi-nacionalnoyi-transportnoyi-strategiyi-ukrayini-na-period-do-2030-roku-321-070421>

61. Про затвердження плану заходів щодо реалізації Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2015 року : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 21.03.2012 № 140-р (із змінами). URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/140-2012-%D1%80#Text>

62. Про затвердження плану заходів щодо реалізації Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 28.03.2018 № 231-р (зі змінами). URL :

63. Про схвалення Державної програми забезпечення безпеки руху на автомобільних дорогах, вулицях міст, інших населених пунктів і залізничних переїздах на 2003–2007 роки : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 29.01.2003 № 56-р. (із змінами). URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/56-2003-%D1%80#Text>

64. Про схвалення Концепції розвитку електронного урядування в Україні : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 20.09.2017 № 649-р. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/649-2017-%D1%80#Text>

65. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 № 430-р. (із змінами). URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text>

66. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2015 року : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 25.05.2011 № 480-р. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/480-2011-%D1%80#Text>

67. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 14.06.2017 № 481-р. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/481-2017-%D1%80#Text>

68. Про внесення змін до Порядку оформлення і видачі дозволів на поїздки по територіях іноземних держав при виконанні перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні, їх обміну та обліку : наказ Мінінфраструктури від 17.03.2021 № 116. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0607-21#n2>

69. Про впорядкування системи оформлення, видачі, використання та обліку дозволів на міжнародні перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом : наказ Мінтрансзв'язку від 20.08.2004 № 757 (зі змінами). URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1075-04#Text>

70. Про затвердження Експлуатаційних норм середнього ресурсу акумуляторних свинцевих стартерних батарей колісних транспортних засобів і спеціальних машин, виконаних на колісних шасі: наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 20 травня 2006 р. № 489. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0695-06#Text>

71. Про затвердження Галузевої програми забезпечення безпеки руху на автомобільному транспорті на 2016–2018 роки : наказ Міністерства інфраструктури України від 18.03.2016 № 112. URL : <https://mtu.gov.ua/documents/439.html>

72. Про затвердження Інструкції з використання контрольних пристроїв (тахографів) на автомобільному транспорті: наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 07 червня 2010 р. № 340. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0946-10#Text>

73. Про затвердження Інструкції з організації та проведення перевірок службової діяльності органів (підрозділів) Національної поліції : наказ Міністерства внутрішніх справ України від 30 січня 2017 р. № 67. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0304-17#Text>

74. Про затвердження Інструкції з оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення Державною інспекцією України з безпеки на наземному транспорті : наказ Мінінфраструктури від 24.04.2013 № 254. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0789-13#Text>

75. Про затвердження Переліку обов'язків першого заступника Міністра та заступників Міністра : наказ Міністерства інфраструктури України від 11.03.2020 № 203. URL : <https://mtu.gov.ua/documents/1752.html>

76. Про затвердження Положення про патрульну службу МВС: наказ Міністерства внутрішніх справ України від 02 липня 2015 р. № 796. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0777-15#Text>

77. Про затвердження Положення про робочий час і час відпочинку водіїв колісних транспортних засобів: наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 07 червня 2010 р. № 340. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0811-10#Text>

78. Про затвердження Положення про територіальний сервісний центр МВС : наказ Міністерства внутрішніх справ України від 29 грудня 2015 р. № 1646. Офіційний вісник України. 2016. № 16.

79. Про затвердження Порядку ведення обліку та здійснення аналізу причин катастроф, аварій, дорожньо-транспортних пригод та пожеж на автомобільному та міському електричному транспорті (трамвай, тролейбус) : наказ Мінінфраструктури від 20.04.2017 № 151. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0631-17#Text>

80. Про затвердження Порядку взаємодії Державної інспекції України з безпеки на наземному транспорті, Міністерства внутрішніх справ України, Державного агентства автомобільних доріг України під час організації та проведення робіт із зважування та здійснення габаритно-вагового контролю

транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів на автомобільних дорогах загального користування : спільний наказ Міністерства інфраструктури України і Міністерства внутрішніх справ України від 10 грудня 2013 р. № 1007/1207. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0215-14#Text>

81. Про затвердження Порядку визначення класу комфортності автобусів, сфери їхнього використання за видами сполучень та режимами рух: наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 12 квітня 2007 р. № 285. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0499-07#Text>

82. Про затвердження Порядку організації перевезень пасажирів та багажу автомобільним транспортом : наказ Міністерства інфраструктури України від 15 липня 2013 р. № 480. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1282-13#Text>

83. Про затвердження Порядку організації регулярних, нерегулярних і маятникових перевезень пасажирів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні: наказ Міністерства транспорту України від 09 лютого 2004 р. № 75. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0759-04#Text>

84. Про затвердження Порядку перевірки технічного стану транспортних засобів автомобільними перевізниками: наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 05 серпня 2008 р. № 974. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0794-08#Text>

85. Про затвердження Порядку проведення інструктажів та стажування водіїв колісних транспортних засобів: наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 05 серпня 2008 р. № 975. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0776-08#Text>

86. Про затвердження Порядку регулювання діяльності автостанцій : наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 27 вересня 2010 р. № 700. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1068-10#Text>

87. Про затвердження Порядку розроблення та затвердження паспорта автобусного маршруту: наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 07 квітня 2010 р. № 278. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0408-10#Text>

88. Про затвердження Порядку технічного розслідування дорожньо-транспортних пригод, катастроф, аварій на автомобільному та міському електричному транспорті : наказ Мінінфраструктури від 23.06.2015 № 231. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0818-15#Text>

89. Про затвердження Порядку формування, затвердження та ведення реєстру міжнародних, міжміських та приміських автобусних маршрутів загального користування : наказ Міністерства інфраструктури України від 20 травня 2013 р. № 305. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1144-13#Text>

90. Про затвердження Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні : наказ Міністерства транспорту України від 14 жовтня 1997 р. № 363. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0128-98#Text>

91. Про затвердження Типового положення про Систему управління безпекою руху на автомобільному транспорті (на всіх рівнях – міністерство – підприємство) : наказ Міністерства транспорту України від 12.11.2003 № 877. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0877361-03#Text>

92. Про затвердження типової форми договору про здійснення нерегулярних перевезень пасажирів автомобільним транспортом на внутрішньообласних маршрутах протяжністю понад 50 км та міжобласних маршрутах : наказ Міністерства інфраструктури України від 20 червня 2012 р. № 331. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1130-12#Text>

93. Про затвердження форми дозволу на перевезення пасажирів на міжобласних маршрутах загального користування, порядку його видачі та анулювання: наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 07 квітня 2010 р. № 279. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0409-10#Text>

93а. Про відмову у погодженні проекту регуляторного акта : рішення Держ. регулятор. служби України від 26.04.2019 № 187. URL : <http://www.drs.gov.ua/wp-content/uploads/2019/04/2890.pdf>

94. Про затвердження Міської цільової програми підвищення організації та безпеки дорожнього руху в м. Києві до 2022 року : рішення Київівської міської ради від 15.05.2019 № 542/7198. URL :

http://kmr.ligazakon.ua/SITE2/1_docki2.nsf/alldocWWW/95E94187BD29CA00C2258435006861EA?OpenDocument

95. Про погодження Міської комплексної програми зміцнення законності, безпеки та порядку на території м. Львова «Безпечне місто Львів» на 2020–2025 роки : рішення Львів. міської ради від 11.09.2020 № 790. URL : [https://www8.city-adm.lviv.ua/Pool/Info/doclmr_1.NSF/\(SearchForWeb\)/7FB183EF2BCCC618C22585E0002EB0FF?OpenDocument](https://www8.city-adm.lviv.ua/Pool/Info/doclmr_1.NSF/(SearchForWeb)/7FB183EF2BCCC618C22585E0002EB0FF?OpenDocument)

96. Аберніхіна В. Г., Валенюк Н. В., Суботіна Г. О. Підвищення рентабельності підприємства галузі автомобільних перевезень за напрямками комерційної діяльності. Наука та прогрес транспорту. Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна. 2018. № 2. С. 18–30. URL : http://nbuv.gov.ua/UJRN/vdnuzt_2018_2_4

97. Авер'янов В.Б. Державне управління: європейські стандарти, досвід та адміністративне право [Текст]. К.: Юстиніан, 2007. 288 с.

98. Автоматизація, контроль та управління: пошук ідей та рішень : зб. доп. II Всеукр. наук.-техн. конф. молодих учених, аспірантів та студентів (Покровськ, 23–27 трав. 2016 р.) / відп. ред. С. В. Василець. Покровськ : ДВНЗ «ДонНТУ», 2016. 109 с. URL : <https://donntu.edu.ua/wp-content/uploads/2016/06/AKU2016.pdf>

99. Автомобільний транспорт. Велика українська енциклопедія. URL : https://vue.gov.ua/%D0%90%D0%B2%D1%82%D0%BE%D0%BC%D0%BE%D0%B1%D1%96%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D0%B8%D0%B9_%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82

100. Адміністративне право України. Академічний курс : підручник : у 2-х т. /ред. колегія : В.Б. Авер'янов (голова). Київ: Юрид. думка, 2004. Т. 1: Загальна частина. 584 с.

101. Акти законодавства у сфері транспорту, інфраструктури та поштового зв'язку. URL : <https://mtu.gov.ua/content/perelik-regulyatornih-aktiv.html> (дата звернення: 02.06.2021).

102. Алєніна Н. Є. Правове регулювання перевезень автомобільним транспортом в Україні. *Young Scientist*. 2018. № 5 (57). С. 225–228. URL : <http://molodyvcheny.in.ua/files/journal/2018/5/55.pdf>

103. АЛФАВІТ До уваги перевізників щодо електронного бронювання дозволів на міжнародні вантажні перевезення. URL : <https://mtu.gov.ua/news/31469.html>

104. Аль-Атті І. В. Публічне управління: сутність і визначення. *Аспекти публічного управління*. 2018. Т. 6. № 8. С. 35–41. URL : http://www.irbis-nbu.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbu/cgiirbis_64.exe?I21DBN=LINK&P21DBN=UJRN&Z21ID=&S21REF=10&S21CNR=20&S21STN=1&S21FMT=ASP_meta&C21COM=S&2_S21P03=FILA=&2_S21STR=aplup_2018_6_8_6

105. Аналіз стану безпеки руху та аварійності на наземному транспорті в Україні за 2020 рік. URL : https://dsbt.gov.ua/sites/default/files/imce/Bezpeka_DTP/2021/analiz_avariynosti_2020.pdf

106. Анісімова Т.І., Касьянов М.А. Безпека автомобільного транспорту в Україні. *Вісник Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля*. 2015. №1. С. 90-95.

107. Аулін В., Голуб Д. Нормативно-правове забезпечення надійності функціонування транспортних систем в Україні. *Вісник Житомирського державного технологічного університету. Серія: Технічні науки*. 2016. № 2 (77). С. 28–34. URL : <http://dspace.kntu.kr.ua/jspui/bitstream/123456789/5171/1/80309-169812-1-PB.pdf>

108. Аулін В. В., Голуб Д. В., Гриньків А. В., Лисенко С. В. *Методологічні і теоретичні основи забезпечення та підвищення надійності функціонування автомобільних транспортних систем*. Кропивницький : ТОВ «КОД», 2017. 369 с. URL : <http://dspace.kntu.kr.ua/jspui/handle/123456789/9411>

109. Бакуменко В. Д. Публічне адміністрування як процес вироблення, прийняття та виконання управлінських рішень. *Наукові розвідки з державного та муніципального управління: зб. наук. пр. Академії муніципального управління*. № 1. 2015. С. 8–26.

110. Балабанова Д.О. Теорія криміналізації : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Одеса. 2008. 200 с.
111. Бартель С.Г. Класифікація адміністративних процедур. Наукові праці національного університету «Одеська юридична академія». 2014. Т. 14. С. 214-220.
112. Балін В. А. Реформування державного управління автомобільними перевезеннями в Україні в 1990–2000 рр. Аспекти публічного управління. 2015. № 1–2 (15–16). С. 21–31. URL : <https://core.ac.uk/download/pdf/233892281.pdf>
113. Баштанник А. Реалізація державної влади в системах публічного адміністрування в умовах децентралізації. Публічне адміністрування: теорія та практика. 2018. Вип. 1 (19). С. 1–14. URL : [http://www.dbuara.dp.ua/zbirnik/2018-01\(19\)/4.pdf](http://www.dbuara.dp.ua/zbirnik/2018-01(19)/4.pdf)
114. Баштанник В., Рагімов Ф. Еволюція інститутів публічного управління в контексті загальноєвропейського політичного тренду. Державне управління та місцеве самоврядування. 2019. Вип. 3 (42). С. 28–34. URL : [http://www.dridu.dp.ua/zbirnik_dums/2019/2019_03\(42\)/5.pdf](http://www.dridu.dp.ua/zbirnik_dums/2019/2019_03(42)/5.pdf)
115. Безпалова О. Правове забезпечення управління органами поліції України. Підприємництво, господарство і право : Адміністративне право і процес. 2017. № 9. С. 111-115.
116. Бекетов Ю.О., Місюра Н.І. Проблеми стратегічного розвитку транспортних підприємств в умовах перехідної економіки. Вісник ХНАДУ. 2005. № 29. URL: <http://cyberleninka.ru/article/n/problemy-strategicheskogo-razvitiya-transportnyh-predpriyatiy-v-usloviyah=perehodnoy-ekonomiki>
117. Бойко А.В. Адміністративно-правове забезпечення державної транспортної політики в Україні : дис. ... док. юрид. наук : 12.00.07. Київ. 2021. 480 с.
118. Бойко Д.Д. Адміністративно-деліктне забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні: автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Дніпропетровськ. 2015. 20 с.

119. Бойчук В. А. Методи прийняття стратегічних управлінських рішень. Інноваційна економіка. 2013. № 8. С. 224–228. URL : http://elar.khnu.km.ua/jspui/bitstream/123456789/7416/1/inek_2013_8_49%D0%91%D0%BE%D0%B9%D1%87%D1%83%D0%BA%D0%9F%D1%80%D0%BE%D1%81%D0%BA%D1%83%D1%80.pdf
120. Бондаренко В.А., Пустова Н.О. Дозвіл як спосіб правового регулювання класифікації видів дозволів у сфері телекомунікацій. Науковий вісник Львівського державного університету внутрішніх справ. 2017. Вип. 3. С. 72-81.
121. Бортник Н.П., Єсімов С.С. Проблеми нормативно-правового регулювання діяльності Національної поліції у сфері безпеки дорожнього руху. Вісник Національного університету «Львівська політехніка». Серія : Юридичні науки. 2016. № 837. С. 29-35.
122. Босак О. З. Становлення та розвиток системи публічного управління в Україні. Реформа публічного управління в Україні: виклики, стратегії, майбутнє : монографія. Нац. акад. держ. упр. при Президентові України. К. : К.І.С., 2009. 240 с.
123. Бригадир І.В. Правове регулювання забезпечення екологічної безпеки в галузі автомобільного транспорту : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.06. Харків. 2008. 20 с.
124. Бублій М. П. Особливості здійснення громадського контролю за діяльністю органів державної влади та місцевого самоврядування. Міжнародний науковий журнал «Інтернаука». Державне управління. 2016. № 5. С. 14–18. URL : [http://irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?C21COM=2&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&IMAGE_FILE_DOWNLOAD=1&Image_file_name=PDF/mnj_2016_5\(1\)_5.pdf](http://irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?C21COM=2&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&IMAGE_FILE_DOWNLOAD=1&Image_file_name=PDF/mnj_2016_5(1)_5.pdf)
125. Буглак Ю. Проблеми розмежування повноважень між органами виконавчої влади і органами місцевого самоврядування в Україні. Підприємництво, господарство і право. 2018. № 11. С. 70–75. URL : <http://pgp-journal.kiev.ua/archive/2018/11/15.pdf>

126. Бурбело Б. Ю. Організаційно-правові засади взаємодії суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху : дис. ... канд. юрид. наук. : 12.00.07. / Луган. держ. ун-т внутріш. справ ім. Е.О. Дідоренка. Луганськ, 2011. 229 с. URL : <https://mydisser.com/en/catalog/view/8261.html>

127. Бутник С. І. Про вдосконалення законодавства щодо забезпечення безпеки дорожнього руху. Правова інформатика. 2013. № 1 (37). С. 86–93. URL : <http://ippi.org.ua/butnik-si-pro-vdoskonalennya-zakonodavstva-shchodo-zabezpechennya-bezpeki-dorozhnogo-rukhu>

128. Вайда Т. С. Медична підготовка учасників дорожнього руху як обов'язковий компонент підтримання публічної безпеки на вулично-дорожній мережі: сучасні категорії екстреної медицини та компетенції осіб з надання допомоги потерпілим. Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти : матеріали XIII Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Кривий Ріг, 16 листоп. 2018 р.). Кривий Ріг, 2018. С. 28–36. URL : [file:///C:/Users/vladp/Downloads/16.11.2018%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/vladp/Downloads/16.11.2018%20(1).pdf)

129. Вайцман В. Г. Компетенція публічних органів управління у сфері дорожнього транспорту: проблеми теорії та практики реалізації. Юридичний вісник. 2009. № 4 (13). С. 30–33. URL : http://law.nau.edu.ua/images/Nauka/Naukovij_jurnal/2009/statji_n4_13_2009/Vajcman_30.pdf

130. Васильєв С.В. Принцип доцільності у цивільному судочинстві України. Теорія і практика правознавства. 2015. Вип. 2. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/tipp_2015_2_12

131. Вдовенко С. М., Бабаченко Л. В. Оптимізація комерційної складової пасажирських перевезень в умовах сучасного міста. Вісник Чернігівського державного технологічного університету. 2011. № 4 (54). С. 198–203. URL : <https://economic-vistnic.stu.cn.ua/tmppdf/599.pdf>

132. Вейн Парсон. Публічна політика. Вступ до теорії й практики аналізу політики.- К.: Видавничий дім «Києво-Могилянська академія», 2006.

133. Вернудіна І. В. Особливості публічного управління в Україні: цивілізаційний поступ та сучасні виклики. Публічне управління: шляхи

розвитку : матер. наук.-практ. конф. за міжнар. уч. (26 листопада 2014 р., м. Київ) : у 2 т. Т. 1 / [за наук. ред. Ю. В. Ковбасюка, С. А. Романюка, О. Ю. Оболенського]. К. : НАДУ 2014. С. 30–32.

134. Верхоглядова Н.І. Особливості управління безпекою підприємницької діяльності в умовах воєнного стану. Економіка та суспільство. 2022. Вип. 39. URL: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-39-56>

135. Вишневський В. Л. Правова регламентація розслідування аварій та інцидентів на морі в Європейському Союзі. Lex Portus. 2017. № 4 (6). С. 118–124. URL : https://lexportus.net.ua/vipusk-4-2017/vyshnevskiy_v_1_pravova_reglamentatsiia_rozsliduvannia_avarii_ta_intsydentiv_na_mori_v_yevropeiskomu_soiuzi.pdf

136. Власенко Д. О. Управління розвитком підприємств автомобільного транспорту. Вісник Сумського державного університету. Серія «Економіка». 2004. № 5 (64). С. 190–196. URL : <https://essuir.sumdu.edu.ua/handle/123456789/1665>

137. Волков А.М. Публічне управління надкористуванням (сучасний період) : Правова ініціатива. – 2013. – № 7

138. Вороніна А. В., Копил О. В. Прийняття стратегічних рішень в умовах невизначеності та ризику. Молодий вчений. 2016. № 1 (28). Ч. 1. URL : <http://molodyvcheny.in.ua/files/journal/2016/1/8.pdf>

139. В Україні запрацював Електронний кабінет перевізника. URL : <https://www.kmu.gov.ua/news/v-ukrayini-zaprasyuvav-elektronnij-kabinet-pereviznika>

140. В Україні стартував Тиждень безпеки дорожнього руху. URL : <https://medtransvp.com.ua/v-ukra%D1%97ni-startuvav-tizhden-bezpeki-dorozhnogo-ruhu/>

141. Гайко Г. В., Деркач Р. В. Аналіз причин і факторів, що зумовлюють смертність постраждалих із травмами опорно-рухового апарату, отриманими під час ДТП. URL : <http://scholar.googleusercontent.com>

[com/scholar?q=cache:7rbGhg_fm34J:](https://scholar.google.com/scholar?q=cache:7rbGhg_fm34J:)

scholar.google.com/&hl=uk&as_sdt=0,5&as_vis=1&scioq=%D0%BF%D1%80%D0%B8%D1%87%D0%B8%D0%BD%D0%B8+%D0%94%D0%A2%D0%9F+%D0%BD%D0%B0%D1%83%D0%BA%D0%BE%D0%B2%D0%B0+%D1%81%D1%82%D0%B0%D1%82%D1%82%D1%8F

142. Галімшина Г.В. Державний контроль на автомобільному транспорті в Україні : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Донецьк, 2010. 242 с.

143. Галузева угода між Державним агентством автомобільних доріг України і Профспілкою працівників автомобільного транспорту та шляхового господарства України на 2020–2022 роки. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/n0001850-20#Text>

144. Галузева угода між Міністерством інфраструктури України, Федерацією роботодавців транспорту України, спільним представницьким органом Профспілки працівників автомобільного транспорту та шляхового господарства України і Всеукраїнської незалежної профспілки працівників транспорту у сфері автомобільного транспорту на 2013–2015 роки. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/n0002733-13#Text>

145. Генеральна Угода про регулювання основних принципів і норм реалізації соціально-економічної політики і трудових відносин в Україні на 2019–2021 роки. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/n0001120-19#Text>

145а. Геращенко Антон: «МВС тестує нові можливості системи автоматичної фіксації порушень ПДР». URL : https://mvs.gov.ua/ua/news/32150_Anton_Gerashchenko_MVS_testu_novi_mozhливosti_sistemi_avtomatichnoi_fiksacii_porushen_PDR_.htm

146. Гончар Л.Я. Організаційно-правові засади становлення та діяльності адміністративних судів України : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Львів. 2017. 220 с.

147. Горник В. Г., Сімак С. В. Основні засади реалізації державної політики у сфері безпеки на автомобільному транспорті. Вчені записки Таврійського національного університету імені В. І. Вернадського. Серія:

Державне управління. 2020. Т. 31 (70). № 4. С. 113–118. URL : http://www.pubadm.vernadskyjournals.in.ua/journals/2020/4_2020/21.pdf

148. Гошовська В., Пашко Л., Даниленко Л. Посилення інституційної спроможності верховної ради України як умова подолання кризи вітчизняного парламентаризму. Збірник наукових праць Національної академії державного управління при Президентові України. Київ : НАДУ, 2019. Вип. 1. С. 31–40. URL : <file:///C:/Users/vladp/Downloads/181947%D0%A2%D0%B5%D0%BA%D1%81%D1%82%20%D1%81%D1%82%D0%B0%D1%82%D1%82%D1%96-403998-1-10-20191029.pdf>

149. Гришко У. П. Загальна характеристика прав споживачів послуг». Юридичний науковий електронний журнал. 2014. № 5. С. 28–31. URL : http://lsey.org.ua/5_2014/8.pdf

150. Гуменюк О. О. Стратегічний аналіз як важливий елемент управління підприємством. Інноваційна економіка. 2016. № 3–4. С. 196–205. URL : http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:3OiRte5pa_8J:www.irbisnbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuvcgiirbis_64.exe%3FC21COM%3D2%26I21DBN%3DUJRN%26P21DBN%3DUJRN%26IMAGE_FILE_DOWNLOAD%3D1%26Image_file_name%3DPDF/inek_2016_34_34.pdf+&cd=6&hl=uk&ct=clnk&gl=ua

151. Гуржій Т. О. Актуальні проблеми державного контролю у сфері безпеки дорожнього руху. Адміністративне право і процес. 2012. № 1 (1). С. 78–87. URL : http://eprints.cdu.edu.ua/2051/1/apip_2012_01.pdf#page=78

152. Гуржій Т.О. Державна політика безпеки дорожнього руху: теоретико-правові та організаційні засади: автореф. дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.07. Дніпропетровськ, 2011. 40 с.

153. Гусєва Є.І. Адміністративно-правове регулювання участі громадян у забезпеченні безпеки дорожнього руху : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Запоріжжя. 2018. 22 с.

154. Давидова Н. В. Адміністративно-правове забезпечення пропаганди безпеки дорожнього руху в Україні : дис. ... канд. юрид. наук. : 12.00.07; 081 / Дніпропетр. держ. ун-т внутріш. справ. Дніпро, 2019. 232 с. URL : <https://dduvs.in.ua/wpcontent/uploads/files/Structure/science/rada/dissertations/30/4.pdf>

155. Давидюк В. С. Нормативно-правові аспекти безпеки інформаційних ресурсів у системах електронного урядування. Електронне урядування : міжнар. наук. фах. журн. 2010. № 1. С. 133–146. URL : https://ktpu.kpi.ua/wp-content/uploads/2016/02/ZHurnal_Elektronne-uryaduvannya_1_2010.pdf

156. Деділова Т. В., Марченко І. Ю. Проблеми фінансування розвитку та утримання мережі автомобільних доріг загального користування. Глобальні та національні проблеми економіки. 2015. Вип. 8. С. 151–156. URL: <http://global-national.in.ua/archive/8-2015/31.pdf>

157. Дем'янчук О.П. «Державна політика» та «публічна політика»: варіант перехідного періоду. URL: http://www.library.ukma.kiev.ua/e-lib/NZ/NZV18_2000_polityk/05_demyanchyk_op.pdf

158. Денесюк С.Ф. Громадський контроль за правоохоронною діяльністю в Україні : адміністративно-правові засади : дис. ... д-ра. юрид. наук : 12.00.07. Київ. 2010. 380 с.

159. Деркач Е.М. Дозвільні ліцензійні процедури у сфері перевезення вантажів автомобільним транспортом. Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Сер.: Юриспруденція. 2022. № 55. С. 36-39.

160. Деркач Е. Парадигма правового регулювання господарської діяльності у сфері транспорту у світлі концепції сталого розвитку. Підприємство, господарство і право. 2021 № 1. С. 52–57. URL : http://pgp-journal.kiev.ua/archive/2021/1/1_2021.pdf#page=52

161. Дзлієв М.І., Урсул А.Д. Основи забезпечення безпеки: Навчальний посібник: Економіка, 2003. 243с.

162. Державний дорожній фонд, особливості формування та використання коштів. URL

:https://decentralization.gov.ua/uploads/attachment/document/66/Doroga-Fond12_%D0%B4%D1%80%D1%83%D0%BA_.pdf

163. Дешко Л. М., Велієв Т. Х. Правове регулювання Uber в Україні. Порівняльно-аналітичне право. 2018. № 4. С. 101–105. URL : <https://journals.indexcopernicus.com/api/file/viewByFileId/713752.pdf>

164. Діденко К. Д. Територіальна організація автомобільних пасажирських перевезень в Україні : автореф. дис. ... канд. геогр. наук : 11.00.02. Київ, 2007. с. 22. URL : http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?C21COM=2&I21DBN=ARD&P21DBN=ARD&IMAGE_FILE_DOWNLOAD=1&Z21ID=&Image_file_name=DOC/2007/07dkdppu.zip

165. Дідківський В. М. Вплив євроінтеграційного вектору на розвиток системи публічного управління із забезпечення безпеки комерційних автомобільних перевезень. Науковий часопис Академії національної безпеки. 2020. Вип. 3–4 (27–28). С. 60–75. URL : <http://www.nationalsecurity.in.ua/vplyv-uevrointegracijnogo-vektoru-na/>

166. Дідківський В. М. Ефективність реалізації владних повноважень у сфері безпеки дорожнього руху: постановка проблеми. Україна 2030: публічне управління для сталого розвитку : матеріали щоріч. міжнар. наук.-практ. конф. (Київ, 2020 р.) : у 3 т. / за заг. ред. А. П. Савкова, М. М. Білинської, О. М. Петроє. Київ : НАДУ, 2020. Т. 3. С. 173–176.

167. Дідківський В. М. Інноваційні механізми публічного управління забезпеченням безпеки перевезень автомобільним комерційним транспортом. Публічне управління та регіональний розвиток, наук. журнал Миколаїв, 2021. Вип. №1:9-34. С. 124–139. URL : <https://pard.mk.ua/index.php/journal/article/view/236/195>

168. Дідківський В. М. Інструментарій розвитку безпекової інфраструктури системи публічного управління у сфері наземного транспорту. Сучасні проблеми державного управління в умовах системних змін : зб. наук. пр.

Дон. держ. ун-ту упр. *Серія «Державне управління»*. Маріуполь : ДонДУУ, 2019. Т. XX. Вип. 312. С. 229–239. URL : <http://rp.dsum.edu.ua/handle/123456789/415>

169. Дідківський В. М. Механізм забезпечення безпеки на етапі допуску до ринку комерційних автомобільних перевізників в Україні та країнах Європейського Союзу. Менеджер. Вісник Донецького державного університету управління. *Серія «Державне управління»*. 2020. № 1 (86). С. 292–302. URL : <https://journals.indexcopernicus.com/api/file/viewByFileId/1188834.pdf>

170. Дідківський В. М. Механізми публічного управління у системі організації автомобільних пасажирських перевезень. Державне управління та місцеве самоврядування : зб. наук. пр. Дніпро : ДРІДУ НАДУ, 2021. Вип. 1 (48). С. 60–67. URL : [http://www.dbuara.dp.ua/zbirnik_dums/2021/2021_01\(48\)/09.pdf](http://www.dbuara.dp.ua/zbirnik_dums/2021/2021_01(48)/09.pdf)

171. Дідківський В. М. Оптимізація публічного управління в частині забезпечення безпеки на автомобільному транспорті: досвід ЄС. Державне управління в Україні: виклики та перспективи : матеріали міжнар. наук.-практ. конф. Запоріжжя : Клас. приват. ун-т, 2021. С. 91–94. URL : https://fileview.fwdcdn.com/?url=https%3A%2F%2Fmail.ukr.net%2Fapi%2Fpublic%2Ffile_view%2Flist%3Ftoken%3DTtGsWR5U5IG6u7664PpS3bniVMXJWLhTPPyxV2AcvZjfqlAGbATjIU9n4fbwed4BPWzS1TXCUG50STcMdcuZTDGqw7NZo4jR1k%253AWICVyOKutOuiNmmo%26r%3D1622138804453&default_mode=view&lang=uk#start=0

172. Дідківський В. М. Особливості механізму реалізації владних повноважень у сфері безпеки на автомобільному транспорті. Теорія та практика державного управління : зб. наук. пр. Харків : Вид-во ХарПІ НАДУ «Магістр», 2020. Вип. 4 (71). С. 63–72.

173. Дідківський В. М. Пріоритети розвитку сучасної системи державного нагляду та контролю на наземному транспорті у контексті євроінтеграції. Теорія та практика публічного управління та адміністрування у XXI сторіччі : матеріали II Всеукр. наук.-практ. конф. за міжнар. участю здобувачів вищої освіти та молодих вчених (Київ, 22 жовт. 2019 р.) / за заг. ред. М. М. Білинської, О. М. Петроє, І. О. Дегтярьової. Київ : НАДУ, 2019. С. 81–82. URL :

<http://academy.gov.ua/pages/dop/198/files/4aa5a211-2abf-4e91-ac036618152145cd.pdf>

174. Дідківський В. М. Проблеми державного нагляду за безпекою на автомобільному комерційному транспорті. Актуальні проблеми державного управління : зб. наук. пр. Одес. регіон. ін-ту держ. упр. Одеса : Вид-во ОРІДУ НАДУ, 2021. Вип. 1 (82). С. 88–92. URL : http://www.oridu.odessa.ua/9/_options/pdf/021/Zbirnuk-1-82-2021.pdf

175. Дідківський В. М. Реформа органів місцевого самоврядування в умовах євроінтеграції. Теорія та практика публічної служби : матеріали наук.-практ. конф., 21 груд. 2019 р., м. Дніпро / редкол.: С. М. Серьогін (голова) та ін. Дніпро : ДРІДУ НАДУ, 2019. С. 22–24. URL : http://www.dridu.dp.ua/konf/konf_dridu/2019_12_21_material_dums.pdf

176. Дідківський В. М. Розвиток системи стратегічного планування у розрізі публічного управління безпекою на комерційному автомобільному транспорті. Актуальні проблеми європейської та євроатлантичної інтеграції України : матеріали 18-ї регіон. наук.-практ. конф. (13 трав. 2021 р., м. Дніпро) / редкол.: Л. Л. Прокопенко (голов. ред.) та ін. Дніпро : ДРІДУ НАДУ, 2021. С. 99–100. URL : http://www.dridu.dp.ua/konf/konf_dridu/2021_05_13_pei_material.pdf

177. Дідківський В. М. Тенденція розвитку соціально свідомого суспільства в галузі комерційних пасажирських перевезень автомобільним транспортом у розрізі євроінтеграційного вектора розвитку України. 30 років незалежності України: досягнення, виклики, перспективи : матеріали міжнар. наук.-практ. конф. (Київ, 10 верес. 2021 р.) / за заг. ред. Л. Г. Комахи, О. М. Андрєєвої, В. А. Гошовської. Київ : ННІ ПУДС КНУ, 2021. С. 105–107. URL : <http://ipacs.knu.ua/pages/dop/273/files/5e2f5bc9-7e3f-4bb1-8017-18758fd31148.pdf>

178. Довгань О. Д., Доронін І. М. Ескалація кіберзагроз національним інтересам України та правові аспекти кіберзахисту : монографія. Київ : Видавн. дім «АртЕк», 2017. 107 с. URL : http://ippi.org.ua/sites/default/files/eskalaciya_kiberzagroz.pdf

179. Домедична допомога на місці події : практ. посіб. / П. Б. Волянський та ін. ; за заг. ред. д-ра наук з держ. упр., проф. П. Б. Волянського та д-ра мед. наук, проф. С. О. Гур'єва. Херсон : Видавн. дім «Гельветика», 2020. 224 с. URL : <https://www.dsns.gov.ua/files/2020/5/19/112/%D0%9F%D0%9E%D0%A1%D0%86%D0%91%D0%9D%D0%98%D0%9A.pdf>

180. Доценко В. В. Щодо системи публічного адміністрування безпеки дорожнього руху. Право і суспільство. 2012. № 4. С. 86–93. URL : http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?I21DBN=LINK&P21DBN=UJRN&Z21ID=&S21REF=10&S21CNR=20&S21STN=1&S21FMT=ASP_meta&C21COM=S&2_S21P03=FILA=&2_S21STR=Pis_2012_4_22

181. Драчов Є. В. Сутність та функції комунікації в системі державного управління. Науковий вісник Академії муніципального управління. Серія «Управління». 2014. Вип. 3. С. 159–167. URL : http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:YAjb_nx8TzcJ:www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe%3FC21COM%3D2%26I21DBN%3DUJRN%26P21DBN%3DUJRN%26IMAGE_FILE_DOWNLOAD%3D1%26Image_file_name%3DPDF/Nvam_upravl_2014_3_20.pdf+&cd=2&hl=uk&ct=clnk&gl=ua

182. ДСТУ 3587–97. Безпека дорожнього руху «Автомобільні дороги, вулиці та залізничні переїзди. Вимоги до експлуатаційного стану». Київ : Держстандарт України, 1997. URL: https://www.standartpark.ua/upload/laws/dsty_3587_97.pdf

183. Дубей В. Основні віхи формування системи державного регулювання міжнародних автомобільних перевезень (1991–2010 рр.). Актуальні проблеми вітчизняної та всесвітньої історії : наук. записки Рівнен. держ. гуманітар. ун-ту : зб. наук. пр. Рівне : РДГУ, 2014. Вип. 25. С. 73–75. URL : <http://repository.rshu.edu.ua/id/eprint/3290/1/%D0%94%D1%83%D0%B1%D0%B5%D0%B9%20%D0%92.pdf>

184. Дубинський О. Сутність і особливості державного контролю за додержанням законодавства на автомобільному транспорті. Підприємство, господарство і право. 2018. № 12. С. 176–181. URL : <http://pgr-journal.kiev.ua/archive/2018/12/33.pdf>

185. Євмешкіна О. Л. Теоретико-методологічні засади модернізації системи державного стратегічного планування в Україні : дис. ... д-ра наук з держ. упр. : 25.00.01 / Дніпропетр. регіон. ін-т держ. упр. Нац. акад. держ. упр. при Президентові України. Дніпро, 2018. 439 с. URL : http://www.dbuapa.dp.ua/nauka/sv_rada_D/dis/Yevmieshkina_dissertation.pdf

186. Єрмак О. М., Пустовіт В. І. Щодо визначення якості пасажирських перевезень. Наукові нотатки : міжвузів. зб. Луцьк : ЛНТУ, 2014. Вип. 46. С. 170–176. URL :

187. Єсімов С., Крижановський А., Крижановська В. Електронний протокол у справі про адміністративні правопорушення: теоретичні та практичні аспекти. Підприємництво, господарство і право. 2016. № 6. С. 108–113. URL : http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?I21DBN=LINK&P21DBN=UJRN&Z21ID=&S21REF=10&S21CNR=20&S21STN=1&S21FMT=ASP_meta&C21COM=S&2_S21P03=FILE=&2_S21STR=Pgir_2016_6_23

188. Заблодська І.В., Корсакова О.С., Носкова С.А., Хорошилова І.О. Формування територіально-виробничих структур регіону : монографія. Чернігів: Десна Поліграф, 2015. 132 с.

189. Загальна теорія держави і права : підручник для студентів юрид. спец. вищ. навч. закл. / М.В. Цвік, В.Д. Ткаченко, Л.Л. Богачова та ін.: за ред. М.В. Цвіка, В.Д. Ткаченка, О.В. Петришина. Харків : Право, 2002. 432 с.

190. Зважування у русі : [офіц. презентація пілот. проекту Weight in Motion]. URL : <http://wim.in.ua>

191. Звіт Голови державної служби України з безпеки на транспорті за 2018 рік. URL : <https://dsbt.gov.ua/uk/storinka/publichnyu-zvit-golovy-derzhavnoyi-sluzhby-ukrayiny-z-bezpeky-na-transporti-myhayla-1>

192. Звіт Голови державної служби України з безпеки на транспорті за 2019 рік. URL : <https://dsbt.gov.ua/uk/storinka/publichnyy-zvit-golovy-derzhavnoyi-sluzhby-ukrayiny-z-bezpeky-na-transporti-oleksandra>

193. Звіт Голови державної служби України з безпеки на транспорті за 2020 рік. URL : <https://dsbt.gov.ua/uk/novyna/publichnyy-zvit-golovy-derzhavnoyi-sluzhby-ukrayiny-z-bezpeky-na-transporti-yegora>

194. Звіт громадської організації «Товариство учасників руху» про результати моніторингу виконання Стратегії з підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2015 року. Харків, 2015. URL : https://chdtu.edu.ua/media/k2/attachments/%D0%97%D0%B2%D1%96%D1%82.pdf?__cf_chl_jschl_tk__=053fd2d8a1cd8fc08dcd352fcab4cd95295022a8-1622117338-0AQtdjFgEJ3iLMt_6Jxv7871ZcMFtKbEtzepYTl6RvbNHD2P3SeBGwmGRJl3o16rC3NDPtmUnNiKRmd9pFiy9zAmUofSqLE5YeI6JbDf_4Pqt6Iiy1vyLolUWbYT6al18jqtit1GMXVFYRm3yJMGHrznexjw62sI3kLwLpd4xpNoXhxtHE5FEqcDVIFpeUFhJBUDo0rPEfIfIfl2qqLue5pEZgvYyST4aNxTjAJvJ6_MCt0FXALvxfEcC50XxTMeU77U_7rXwpCSr7GDu0hHhgdAfywC96aE1Af6kQ_w92X3AXCeXxKSdQUq2fR6rGO0VzxhQk3GdYCgPxGPbwoeyugaf_S3jUOrLuk8_uFQbZqL199ywEsRtpjsU3mHoBs8DtJDV3oFyllqIqLTH5YoJEfsXBOw_gDZtT6lXNpAcpjqCibaqXpD7-indjQjdeCVDCPkETf7o 2mIOEmb8s1QA6Q

195. Зелена книга. Ринок послуг таксі / Офіс ефективного регулювання. URL : https://cdn.regulation.gov.ua/ec/b9/1e/88/regulation.gov.ua_%D0%97%D0%B5%D0%BB%D0%B5%D0%BD%D0%B0%20%D0%BA%D0%BD%D0%B8%D0%B3%D0%B0%20%D0%A0%D0%B8%D0%BD%D0%BE%D0%BA%20%D0%BF%D0%BE%D1%81%D0%BB%D1%83%D0%B3%20%D1%82%D0%B0%D0%BA%D1%81%D1%96.pdf

196. Зима О. Т. Управління державною цільовою програмою з підвищення безпеки дорожнього руху. Вестник Харьковського національного автомобільно-дорожнього університета : сб. науч. тр. / редкол.: Богомолів В. А.

(глав. ред.) и др.]. Харьков : ХНАДУ, 2013. Вып. 61–62. С. 42–46. URL : <https://dspace.khadi.kharkov.ua/dspace/handle/123456789/606>

197. Іванова Ю., Сеніна А. Удосконалення організації надання адміністративних послуг як засіб запобігання корупційним проявам. Проблеми економіки. 2014. № 3. С. 81–88. URL : http://nbuv.gov.ua/UJRN/Pekon_2014_3_12

198. Ільченко Д. А. Стратегічне планування в системі пасажирського автомобільного транспортного комплексу. Економіка. Фінанси. Право. 2017. № 3 (2). С. 15–20. URL : http://nbuv.gov.ua/UJRN/ecfipr_2017_3%282%29_5

199. Інспектори Укртрансбезпеки перейматимуть досвід польських колег. URL : <https://www.kmu.gov.ua/news/inspektori-ukrtransbezpeki-perejmatimut-dosvid-polskih-koleg>

200. Інформація щодо прийняття ДСТУ ISO 39001:2015. URL : <https://mtu.gov.ua/news/25060.html>

201. Іщенко О. В. Державне управління в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Адміністративне право України: сучасний стан та шляхи розвитку : матеріали наук.-практ. конф. (Харків, 27 квіт. 2012 р.). С. 62–65. URL : http://dspace.univd.edu.ua/xmlui/bitstream/handle/123456789/603/Admin_pravo_Ukrain_konferenc_2012.pdf?sequence=1&isAllowed=y#page=62

202. Калинець Н. Вдосконалення механізму надання адміністративних послуг у контексті взаємодії органів публічної влади з громадою. Ефективність державного управління : зб. наук. пр. Львів : ЛПІДУ НАДУ, 2015. Вип. 43. С. 211–219. URL : http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?C21COM=2&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&IMAGE_FILE_DOWNLOAD=1&Image_file_name=PDF/efdu_2015_43_28.pdf

203. Кара Н.І., Корецька Г.В., Крайівська В.Р. Сучасні тенденції розвитку ринку транспортних послуг. Науковий вісник НЛТУ України. 2010. Вип. 20.6. Збірник науково-технічних праць. С. 214-221.

204. Карташова С. С., Щетініна О. К., Канева Т. В. Підходи до оцінки вартості людського життя: світовий досвід та рекомендації використання в

Україні. Демографія та соціальна економіка. 2019. № 1 (35). С. 182–195. URL : <https://dse.org.ua/archive/35/12.pdf>

205. Кирлик Н. Ю. Національна транспортно-логістична система в «Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року». Національна безпека у фокусі викликів глобалізаційних процесів в економіці : матеріали VIII-ої Міжнар. наук. Інтернет-конф. (м. Київ – м. Rzeszów, 14–15 жовт. 2020 р.) / ВІЗ «Національна академія управління». Київ : НАУ, 2020. С. 24–26. URL : <https://www.nam.kiev.ua/files/publications/zbirnyk-konferentsii-14-15102020.pdf#page=24>

206. Клепець Е. Л. Практичні аспекти впровадження технологій електронного урядування в Україні. Електронне урядування : міжнар. наук. фах. журн. 2010. № 1. С. 55–62. URL : https://ktpu.kpi.ua/wp-content/uploads/2016/02/ZHurnal_Elektronne-uryaduvannya_1_2010.pdf

207. Клименко І. С., Кривошева С. В., Кривенко О. К. Проблеми та перспективи розвитку ринку пасажирських автомобільних перевезень в Україні. Вчені записки Таврійського національного університету імені В. І. Вернадського. Серія: Економіка і управління. 2019. Т. 30 (69). № 6. С. 21–26. URL : http://www.econ.vernadskyjournals.in.ua/journals/2019/30_69_6/30_69_6_2/6.pdf

207а. Кличко Віталій: «На в'їздах у столицю встановлені автоматичні комплекси габаритно-вагового контролю». URL : https://kyivcity.gov.ua/news/vitaliy_klichko_na_vzdakh_u_stolitsyu_vstanovleni_avtomatichni_kompleksi_gabaritno-vagovogo_kontrolyu/

208. Ковалев Д. Экономическая безопасность предприятия. Экономика Украины. 1998. № 10. С. 48-51.

209. Ковалів М. В., Сопільник Р. Л., Єсімов С. С. Технічні засоби автоматичної фіксації адміністративних правопорушень як засіб профілактики правопорушень у сфері дорожнього руху. Scientific Notes of Lviv University of Business and Law. 2019. Vol. 21. P. 137–143. URL : <https://nzlubp.org.ua/index.php/journal/article/view/150>

210. Коваль Р. А. Інформаційно-аналітичне забезпечення діяльності органів влади : автореф. дис. ... канд. наук з держ. упр. : 25.00.02. Запоріжжя, 2008. 24 с.

URL : http://www.irbis-nbu.gov.ua/cgi-bin/irbis_low/cgiirbis_64.exe?C21COM=2&I21DBN=ARD&P21DBN=ARD&Z21ID=&IMAGE_FILE_DOWNLOAD=1&Image_file_name=DOC/2008/08kradov.zip

211. Коженцьовскі Л. Управління безпекою. Актуальні проблеми економіки. 2004. № 1. С. 147-154.

212. Козар Д. Зарубіжний досвід забезпечення патрульною поліцією безпеки дорожнього руху. Честь і закон. 2020. № 1 (72). С. 52–58. URL : <http://chiz.nangu.edu.ua/article/view/202673/202518>

213. Козар Д. Поняття та сутність безпеки дорожнього руху. Адміністративне право і процес. 2019. № 12. С. 176–180. URL : <http://pgp-journal.kiev.ua/archive/2019/12/34.pdf>

214. Колісніченко Н. М., Войновський М. М. Інституційна та інституціональна спроможність місцевого самоврядування: сутність понять та особливості визначення. URL : http://www.irbis-nbu.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbu/cgiirbis_64.exe?C21COM=2&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&IMAGE_FILE_DOWNLOAD=1&Image_file_name=PDF/tppd_2015_16_22.pdf

215. Коллер Ю. С. Державний контроль у сфері транспортної безпеки. Транспортна безпека: правові та організаційні аспекти : матеріали XV Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Кривий Ріг, 13 листоп. 2020 р.). Кривий Ріг, 2020. С. 142–145. URL : http://repo.dli.donetsk.ua/bitstream/123456789/1544/1/%D0%97%D0%91%D0%A0%D0%9D%D0%98%D0%9A_%D0%9C%D0%90%D0%A2%D0%95%D0%A0%D0%90%D0%9B%D0%92_XV_%D0%9C%D0%9D%D0%9F%D0%9A_%D0%B7_%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D0%BD%D0%BEi_%D0%B1%D0%B5%D0%B7%D0%BF%D0%B5%D0%BA%D0%B8_%D0%94%D0%AEI_%D0%9C%D0%92%D0%A1_%D0%A3%D0%BA%D1%80%D0%B0i%D0%BD%D0%B8.pdf#page=142

216. Коломоєц Т. О., Колпаков В. К., Самойленк Г. В. Автомобільний транспорт як об'єкт публічного управління: «корупційні ризики» в нормативному закріпленні засад урегулювання деяких проблемних питань в Україні. Право і суспільство. 2020. № 4. С. 152–163. URL : http://www.pravoisuspilstvo.org.ua/archive/2020/4_2020/24.pdf

217. Конопльова І.А. Управління безпекою та безпека бізнесу: навчальний посібник для ВНЗ / під ред. І.А.Конопльової: ИНФРА–М, 2008. 448с.

218. Корж І.Ф. Адміністративно-правове регулювання відноин у сфері державної безпеки України : монографія. Вінниця : ТОВ «Нілан-ЛТД», 2013. 384 с.

219. Корж І.Ф. Безпека: методологічні підходи та поняття. Национальный юридический журнал: теория и практика. Август 2019. С. 68-72. URL: http://www.jurnaluljuridic.in.ua › 2019 › part_1

220. Корнева О. В. Основні проблеми проведення реформи децентралізації в Україні у 2014–2018 роках. Порівняльно-аналітичне право. 2018. № 3. С. 68 – 69. URL:

221. Корупційні ризики надання адміністративних послуг та контрольно-наглядової діяльності в Україні / І. Коліушко та ін. ; Центр політико-правових реформ, Фонд «Демократичні ініціативи». Київ : Москаленко О.М. ФОП, 2009. 196 с. URL : <https://rm.coe.int/16806eeae4>

222. Косевцов В. О., Ткаченко А. Є. Травматизм у системі загроз національній безпеці України. Наука і практика. 2014. № 1. С. 50–55. URL : http://nbuv.gov.ua/UJRN/nauipr_2014_1_9

223. Кравченко О.М. Теоретичні підходи до визначення поняття «механізм державного управління» Державне управління: удосконалення та розвиток № 3, 2009. URL: <http://www.dy.nayka.com.ua/?op=1&z=56>

224. Красівський Д. Підвищення інституційної спроможності в об'єднаних територіальних громадах. Державне управління: теорія та практика. 2018. № 2. С. 121–129. URL : <http://www.e-patp.academy.gov.ua/pages/dop/23/files/6491f8b5-5068-46c6-953a-994f08788314.pdf>

225. Кривошлик Т. Д. Оцінка вартості життя як чинник розвитку страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів. Інвестиції: практика та досвід. 2018. № 23. С. 17–22. URL : http://www.investplan.com.ua/pdf/23_2018/5.pdf

226. Крисько Ж. Сутність та види комерційної діяльності підприємства. Українська наука: минуле, сучасне, майбутнє. 2103. Вип. 18. С. 75–83. URL : <http://dspace.wunu.edu.ua/bitstream/316497/23869/1/%D0%A1%D1%82%D0%B0%D1%82%D1%82%D1%8F.pdf>

227. Крищенко А. Є. Особливості визначення терміна «публічна безпека і порядок». Науковий вісник Національної академії внутрішніх справ. 2017. № 1 (102). С. 206–214. URL : http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?I21DBN=LINK&P21DBN=UJRN&Z21ID=&S21REF=10&S21CNR=20&S21STN=1&S21FMT=ASP_meta&C21COM=S&2_S21P03=FILE=&2_S21STR=Nvknuvs_2017_1_21

228. Крюков О. І. Філософія і психологія публічної влади : монографія / за заг. ред. В. Б. Дзюндзюка. Харків : Вид-во Хар РІ НАДУ «Магістр», 2015. 321 с.

229. Кузнецов В. О. Кращі практики електронного урядування: зарубіжний досвід. Електронне урядування : міжнар. наук. фах. журн. 2010. № 1. С. 106–119. URL : https://ktpu.kpi.ua/wp-content/uploads/2016/02/ZHurnal_Elektronne-uryaduvannya_1_2010.pdf

230. Кунєв Ю.Д. Безпека митної служби як складова безпеки держави. Митна справа. 2007. № 2. 3-8.

231. Лазаренко М.В. Адміністративно-правового регулювання безпеки дорожнього руху в автоматичному режимі : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Київ. 2018. 235 с.

232. Лебедев-Любимов О. М. Психологія реклами. ЛітСвіт : електрон. б-ка. С. 86. URL : <https://www.litmir.me/br/?b=217845&p=86>

233. Левицький С. І., Гнеушев О. М., Махлинець В. М. Моделювання економічного еквіваленту вартості життя у запорізькій області. Східна Європа:

економіка, бізнес та управління. 2018. Вип. 6 (17). С. 813–818. URL : http://www.easterneurope-ebm.in.ua/journal/17_2018/141.pdf

234. Лесков М.А. Гомеостатичні процеси та теорія безпеки. Безпека: Інформаційний збірник. 1994. № 4 (20). С. 66-67.

235. Лист Укрінфрапроект від 15.02.2021 № 254/2-21 «Про розгляд запиту на публічну інформацію».

236. Ліпкан В.А. Безпекознавство: навч. посібник. К.: Європ. ун-т, 2003. 208 с.

237. Лукасевич-Крутник І. Якість надання транспортних послуг в умовах євроінтеграційних процесів. Актуальні проблеми правознавства. 2019. Вип. 2 (18). С.127–132. URL : <http://appj.wunu.edu.ua/index.php/appj/article/view/685/675>

238. Луковников Є.В. Соціально-політичні аспекти розвитку транспортної системи: проблеми та шляхи їх вирішення. Наука і техніка транспорту. 2011. № 4. С. 65-72.

239. Луппова Н.І. Дефініція поняття «безпека» як основа функціонування підприємства. Системи обробки інформації.2010.Вип. 3. С. 137.

240. Ляшук Р. Правові основи здійснення автомобільних перевезень. Вісник Національної академії Державної прикордонної служби України. Серія : Юридичні науки. 2017. Вип. 2. URL : http://nbuv.gov.ua/UJRN/vnadpcurn_2017_2_4

241. Манжола П. Г. Форми участі громадськості у діяльності органів влади та прийнятті політичних рішень. Стратегічні пріоритети. 2007. № 4 (5). С. 13–18. URL : https://www.libr.dp.ua/text/sp2007_4_2.pdf

242. Мартиненко В. М. Демократичне врядування: проблеми теорії та практики. Публічне управління: теорія та практика : зб. наук. пр. Харків : ДокНаукДержУпр, 2010. № 1. С. 16–22.

243. Мартинець Н. С. Розбудова електронного урядування у секторі «уряд – громадянин» як ефективний механізм взаємодії з громадськістю. Електронне урядування : міжнар. наук. фах. журн. 2010. № 1.

С. 158–176. URL : https://ktpu.kpi.ua/wp-content/uploads/2016/02/ZHurnal_Elektronne-uryaduvannya_1_2010.pdf

244. Медведєв Д.К. Адміністративно-правові засади перевезення вантажів автомобільним транспортом : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Київ. 2010. 20 с.

245. Мельник В. Особливості фінансування галузі дорожнього господарства України в умовах децентралізації. Економіка та управління національним господарством. 2020. Вип. 42. С. 91–96. URL : http://www.market-infr.od.ua/journals/2020/42_2020_ukr/17.pdf

246. Мельник О. Г., Петришин Н. Я., Адамів М. Є. Комплексне дослідження стану антисипативного управління на вітчизняних машинобудівних підприємствах. Економіка та управління підприємствами машинобудівної галузі: проблеми теорії та практики. 2014. № 2 (26). С. 14-22.

247. Мельниченко О. А., Дунаєв І. В. Перевезення пасажирів як об'єкт публічного управління. Теорія та практика державного управління. 2019. № 1 (64). С. 29–35. URL : <http://ns1.knmu.edu.ua/bitstream/123456789/23245/1/%D0%9F%D0%B5%D1%80%D0%B5%D0%B2%D0%B5%D0%B7%D0%B5%D0%BD%D0%BD%D1%8F%20%D0%BF%D0%B0%D1%81%D0%B0%D0%B6%D0%B8%D1%80%D1%96%D0%B2%20%D1%8F%D0%BA%20%D0%BE%D0%B1%E2%80%99%D1%94%D0%BA%D1%82%20%D0%BF%D1%83%D0%B1%D0%BB%D1%96%D1%87%D0%BD%D0%BE%D0%B3%D0%BE%20%D1%83%D0%BF%D1%80%D0%B0%D0%B2%D0%BB%D1%96%D0%BD%D0%BD%D1%8F.doc>

248. Михайличенко К. Транспортна стратегія у національних інтересах України. Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право. 2017. № 2. С. 82–94. URL : [http://zt.knute.edu.ua/files/2017/02\(91\)/07.pdf](http://zt.knute.edu.ua/files/2017/02(91)/07.pdf)

249. Михайлов Р.І. Забезпечення адміністративної відповідальності за порушення законодавства у сфері безпеки дорожнього руху в сучасних умовах : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Київ. 2011. 21 с.

250. Міжнародний стандарт менеджменту охорони здоров'я і безпеки праці ISO 45001:2018 з 2021р. на заміну OHSAS 18001. URL: <https://certificant.org/uk/iso-45001-2018-i-ohsas-180012007-osnovni-vidminnosti/>

251. Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України. Завдання та функції Мінінфраструктури та Директорату з безпеки на транспорті у сфері безпеки на транспорті. URL: <https://mtu.gov.ua/content/zavdannya-ta-funkcii-ministerstva-u-sferi-bezpeki-na-transporti.html>

252. Могилівський Л.В. Система трудового права України. : дис. ... д-ра. юрид. наук : 12.00.07. Київ. 2016. 442 с.

253. Монастирський Г., Борисяк О., Коцур А. Політика екологічної диверсифікованості у системі управління муніципальним транспортом. Регіональні аспекти розвитку продуктивних сил України. 2019. Вип. 24. С. 4–14. URL : <http://rarrpsu.wunu.edu.ua/index.php/rarrpsu/article/view/348>

254. Муцко В.Ф. Адміністративно-правове регулювання безпеки дорожнього руху в Україні: автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Київ. 2011. 18 с.

255. Мягченко О.П. Безпека життєдіяльності людини та суспільства : навч. посіб. Київ : Центр учб. літ., 2010. 384 с.

256. Національна безпека України методологічні аспекти, стан і тенденції розвитку : навчальний посібник / за ред. Нижник Н.Р., Ситник Г.П., Білоус В.Т. Ірпінь : Академія ДПС України, 2000. 304 с.

257. Небрат О.О. Деякі аспекти сучасного стану забезпечення безпеки дорожнього руху. Право і Безпека. 2009. № 5. С. 69-73.

258. Негрич О. М. Формування механізмів розвитку системи надання адміністративних послуг в Україні : дис. ... канд. наук з держ. упр.: 25.00.02. Київ, 2018. 235 с. URL : <http://maup.com.ua/assets/files/o.m.-negrich-disser.doc>

259. Недокус М. О. Проблеми правового регулювання перевезення небезпечних речовин. Актуальні проблеми держави і права. 2012. № 66. С. 119–126. URL : <http://dspace.onua.edu.ua/bitstream/handle/11300/5201/Nedokus%20apdp66.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

260. Нечипуренко О. М. Цивільно-правове регулювання перевезень таксі : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03. Одеса, 2008. 20 с. URL : <http://dspace.onua.edu.ua/bitstream/handle/11300/1228/%d0%9d%d0%b5%d1%87%d0%b8%d0%bf%d1%83%d1%80%d0%b5%d0%bd%d0%ba%d0%be.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

261. Обушна Н. Публічне управління як нова модель організації державного управління в Україні: теоретичний аспект. Ефективність державного управління. Збірник наукових праць. 2015. Вип. 44. С. 53-63.

262. Основные методы планирования. URL: https://stud.com.ua/49341/ekonomika/osnovni_metodi_planuvannya

263. Особливості дистанційної ідентифікації режимів праці та відпочинку водія в системі інформаційного моніторингу транспортних засобів / І. Худяков та ін. Збірник наукових праць Державного університету інфраструктури та технологій. Серія «Транспортні системи і технології». Київ : ДУІТ, 2020. Вип. 35. С. 146–155. URL : <http://dspace.ksau.kherson.ua/bitstream/handle/123456789/5633/document.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

264. Остапенко О. Про адміністративні покарання та їх вплив на безпеку дорожнього руху в Україні. Academic journals and conferences. 2018. С. 100–108. URL : <http://science.lpnu.ua/sites/default/files/journal-paper/2019/sep/18376/17.pdf>

265. Павлов Д.М. Адміністративне право. Загальна частина : конспект лекцій. Київ : МАУП, 2007. 136 с.

266. Павлович-Сенета Я. П. Розподіл повноважень між органами державної влади та місцевого самоврядування – один із напрямів реформування адміністративно-територіального устрою в Україні. Науковий вісник Львівського державного університету внутрішніх справ. 2009. № 2. С. 1–9. URL : https://www.lvduvs.edu.ua/documents_pdf/visnyky/nvsvy/02_2009/09pypuvu.pdf

267. Павлюк К. С. Зворотний зв'язок органів державної влади з громадськістю як чинник створення ефективного іміджу державної служби в системі забезпечення національної безпеки. Вісник Національної академії державного управління при Президентіві України. Серія «Державне

управління». 2018. № 1. С. 32–37. URL : <http://visnyk.academy.gov.ua/pages/dop/77/files/3e03f587-e94c-4e60-8671-c0f31b09046e.pdf>

268. Павлюк А. В., Ігнатенко О. С. Особливості державного регулювання ринку послуг автомобільного транспорту в регіоні. Вісник Національної академії державного управління при Президентові України. 2016. № 2. С. 76–83. URL : <http://visnyk.academy.gov.ua/pages/dop/54/files/e2fffa0-d185-4894-bcf948236773f75a.pdf>

269. Пайда Ю. Ю. Деякі аспекти правового регулювання провадження у справах про адміністративні правопорушення. Науковий вісник публічного та приватного права. 2020. Вип. 1. С. 209–2020. URL : <http://www.nvppp.in.ua/vip/2020/1/39.pdf>

270. Панчук О. В. Удосконалення системи управління якості транспортних послуг. Глобальні та національні проблеми економіки. 2017. Вип. 19. С. 626–630. URL : <http://global-national.in.ua/archive/19-2017/121.pdf>

271. Пасальський М. Концепція публічного управління у сучасній юридичній науці : Юридична України. 2015. № 7-8.

272. Паутова Т., Неділько А. Формування та удосконалення системи надання адміністративних послуг в Україні. Державне управління: удосконалення та розвиток. 2017. № 5. URL : http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?C21COM=2&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&IMAGE_FILE_DOWNLOAD=1&Image_file_name=PDF/Duur_2017_5_11.pdf

273. Петренко К. Особливості інституційної спроможності громадських об'єднань в Україні. Наукові записки. 2016. Вип. 4 (78). С. 376–388. URL : https://ipiend.gov.ua/wp-content/uploads/2018/07/petrenko_osoblyvosti.pdf

274. Пефтієв О.В. Адміністративно-правові засади функціонування автомобільного транспорту : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Запоріжжя. 2011. 17 с.

275. Печончик Т. Організаційно-економічний механізм формування джерел фінансування підприємств дорожнього господарства. Проблеми і перспективи економіки та управління. 2020. № 1 (21). С. 293–300. URL : <http://ppeu.stu.cn.ua/article/view/211465/211475>

276. Пилипів Р. М. Суб'єкти публічного адміністрування у галузі дорожнього руху та його безпеки (в умовах адміністративного реформування в Україні 2014–2016 рр.). Юридичний науковий електронний журнал. 2016. № 2. С. 80–84. URL : http://lsej.org.ua/2_2016/24.pdf

277. Пікулик О.Б. Пріоритетні напрями розвитку транспортної системи Західного регіону України в умовах Європейської інтеграції. Науковий вісник Волинського національного університету ім. Лесі Українки. 2008. № 7. С. 284–291.

278. План розбудови інституційної спроможності : рек. щодо вдосконалення законодавства у фармацевт. секторі України : оновлено станом на 29 берез. 2019 р. / Т. Яворські та ін. Б. м., 2019. 75 с. URL : https://moz.gov.ua/uploads/ckeditor/%D0%B4%D0%BE%D0%BA%D1%83%D0%BC%D0%B5%D0%BD%D1%82%D0%B8/%D0%9F%D0%BB%D0%B0%D0%BD%20%D1%80%D0%BE%D0%B7%D0%B1%D1%83%D0%B4%D0%BE%D0%B2%D0%B8%20%D1%96%D0%BD%D1%81%D1%82%D0%B8%D1%82%D1%83%D1%86%D1%96%D0%B9%D0%BD%D0%BE%D1%97%20%D1%81%D0%BF%D1%80%D0%BE%D0%BC%D0%BE%D0%B6%D0%BD%D0%BE%D1%81%D1%82%D1%96/20190329_InstitutionalCapacityBuildingPlan_UPDATED_UKR.pdf

279. Погребицький М.Л. Державне регулювання ринку транспортних послуг : автореф. дис. ... к. держ. упр. : спец. 25.00.02. Запоріжжя. 2007. 20 с.

280. Погрібняк О. М., Дорош А. С., Демченко Є. Б. Сучасні умови та особливості правового регулювання перевезень вантажів автомобільним транспортом України. Збірник наукових праць Дніпровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна. 2018. Вип. 16. С. 83–92. URL : <http://tstt.diit.edu.ua/article/view/164070>

281. Помаза-Понаморенко А. Л. Інституціональна система державного управління соціальною безпекою регіонів України : дис. ... д-ра наук з держ. упр. : 25.00.05 / Нац. ун-т цивіл. захисту України. Харків, 2020. 443 с. URL : <https://nuczu.edu.ua/images/topmenu/science/spetsializovani-vcheni-rady/DisPomaza-Ponomarenko.pdf>

282. Попов С., Голинська О. Децентралізація на засадах програмно-цільового фінансування: досвід для України. Державне управління та місцеве самоврядування. 2015. Вип. 2 (25). С. 212–221. URL : [http://www.dridu.dp.ua/vidavnictvo/2015/2015_02\(25\)/23.pdf](http://www.dridu.dp.ua/vidavnictvo/2015/2015_02(25)/23.pdf)

283. Потеева М.А. Роль транспортної системи в сталому розвитку економіки Криму. Культура народів Причорномор'я. 2004. № 56. Т. 2. С. 123–131.

284. Прейгер Д. Формування ЄСАТП : місце і роль України. Економіка України. 2006. №3. С. 64–74.

285. Придбання мобільних пунктів контролю. URL : <https://prozorro.gov.ua/tender/UA-2017-03-06-000687-a>

286. Приймак Ю. Ю. Побудова організаційної моделі національних інформаційних ресурсів в електронному урядуванні. Електронне урядування : міжнар. наук. фах. журн. 2010. № 1. С. 78–85. URL : https://ktpu.kpi.ua/wp-content/uploads/2016/02/ZHurnal_Elektronne-uryaduvannya_1_2010.pdf

287. Присяжнюк А. В. Адміністративно-правове забезпечення пасажирських перевезень автомобільним транспортом в Україні : автореф. дис. ... канд. юр. наук : 12.00.07. Одеса, 2016. 26 с. URL: <http://oduvvs.edu.ua/wp-content/uploads/2016/09/Prisyazhnyuka-Anatolya-Vtalyovicha.pdf>

288. Присяжнюк М. М., Цифра Є. І. Особливості забезпечення кібербезпеки. Реєстрація, зберігання і обробка даних. 2017. Т. 19. № 2. С. 61–68. URL : <http://dspace.nbuv.gov.ua/bitstream/handle/123456789/131678/06-Prisyazhniuk.pdf>

289. Приходченко Л. Структура механізму державного управління: взаємозв'язок компонентів та фактори впливу на ефективність. Вісник

Національної академії державного управління при Президентові України. 2009. С. 105–112. URL : <http://visnyk.academy.gov.ua/wp-content/uploads/2013/11/2009-2-14.pdf>

290. Приходько В. І. Адміністративно-правова профілактика транспортних пригод в Україні : автореф. дис. ... канд. юр. наук : 12.00.07. Київ, 2020. 268 с. URL : https://web.mvs.gov.ua/files/pdf/dissertation_Prykhodko_V_I.pdf

291. Про мультимодальні перевезення : проєкт закону від 23.10.2020 № 4258. URL : https://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=70239

291а. Про дорожній рух та його безпеку : Проект Закону України. URL: https://ips.ligazakon.net/document/view/jh40000a?an=4&ed=2016_09_26

292. Птиця Г. Г., Абрамова Л. С. Аналіз підходів до реалізації системи управління безпекою дорожнього руху в Україні. Автомобіль і електроніка. Сучасні технології. 2020. № 17. URL : <http://veit.khadi.kharkov.ua/article/view/205290/205107>

293. Публічне управління: шляхи розвитку : матеріали наук.-практ. конф. за міжнар. участю (Київ, 26 листоп. 2014 р.) : у 2 т. / [за наук. ред. Ю. В. Ковбасюка, С. А. Романюка, О. Ю. Оболенського]. Київ : НАДУ, 2014. Т. 1. 150 с. URL : http://academy.gov.ua/NMKD/library_nadu/Mater_konf_NADU/cd2037c0-71c9-458f-aad6-946f6e8488c8.pdf

294. Пушкар Т. А., Козін О. Є. Концептуальні підходи до питань економічної безпеки автотранспортного комплексу регіону. URL : http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?C21COM=2&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&IMAGE_FILE_DOWNLOAD=1&Image_file_name=PDF/piprp_2016_1_26.pdf

295. Резолюція Економічної та соціальної ради Організації Об'єднаних Націй від 11 березня 1950 року № 22 / E/ECE/TRANS/210. URL : <https://unece.org/DAM/trans/doc/2010/wp1/E-TRANS-ECE-SC.1-77r.pdf>

296. Рішення Кіровоградського окружного адміністративного суду від 22 березня 2019 року, м. Кропивницький, справа № 340/151/19. URL : <https://youcontrol.com.ua/catalog/court-document/80691112/>

297. Рішення Луганського окружного адміністративного суду від 20.02.2019 справа № 80098867. URL : <https://youcontrol.com.ua/catalog/court-document/80098867/>

298. Рішення окружного адміністративного суду міста Києва від 28.12.2018 справа № 826/6434/18. URL : https://zakononline.com.ua/documents/show/442680___442745

299. Рось О. Поняття та сутність нормативно-правового забезпечення інституційної спроможності представницьких органів місцевого самоврядування Інвестиції: практика та досвід. 2019. № 18. С. 97–100. URL : http://www.investplan.com.ua/pdf/18_2019/19.pdf

300. Рубан А. Є. Система органів контролю за здійсненням автомобільних перевезень. Вісник Харківського національного університету внутрішніх справ. 2007. № 38. С. 176–180. URL : http://nbuv.gov.ua/UJRN/VKhnuvs_2007_38_31

301. Рубан І. А. Сучасна модель державного управління розвитком інформаційного суспільства та шляхи її вдосконалення. Електронне урядування : міжнар. наук. фах. журн. 2010. № 1. С. 23–40. URL : https://ktpu.kpi.ua/wp-content/uploads/2016/02/ZHurnal_Elektronne-uryaduvannya_1_2010.pdf

302. Рудзінська О. В., Беззуб Я. В., Шумляківський В. П. Процеси розвитку автотранспортних технологій в інтелектуальних транспортних системах. Вісник ЖДТУ. Серія № 2 (77). 2016. С. 230–237. URL : <https://journals.indexcopernicus.com/api/file/viewById/194988.pdf>

303. Рыбалкин Н.Н. Природа безопасности. Вестник Московского университета. Серия 7. Философия. Москва, 2003. № 5. С. 36–52.

304. Савчук О. В., Захарова О. В. Стратегічні напрямки розвитку потенціалу національної транспортної системи України. Вісник Маріупольського державного університету. Серія: Економіка. 2011. Вип. 2. С. 42–52. URL : <http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi->

bin/irbis_nbuvcgiiirbis_64.exe?C21COM=2&I21DBN=UJRN&P21
DBN=UJRN&IMAGE_FILE_DOWNLOAD=1&Image_file_name=PDF/Vmdu_ek_2
011_2_8.pdf

305. Салманова О.Ю. Правові акти в управлінській діяльності національної поліції України : дис. ...д-ра юрид. наук : 12.00.07. Харків. 2016. 445 с.

306. Самойленко Г. В. Права пасажирів: новітні цивілізаційні підходи та забезпечення. *Journal Science Rise: Juridical Science*. 2019. № 4 (10). Р. 25–31. URL : <https://media.neliti.com/media/publications/309117-passenger-rights-the-latest-civilization-073d6881.pdf>

307. Сапронов О. Використання зарубіжного досвіду державного регулювання у сфері забезпечення транспортної безпеки України. Збірник наукових праць Національної академії державного управління при Президентові України. 2009. Вип. 2. С. 96-105.

308. Сапронов О. Основні напрями забезпечення транспортної безпеки України. Вісник Національної академії державного управління при Президентові України. 2009. Вип. 4. С. 87-95.

309. Саух В. М., Іванова С. М. Тенденції створення і використання електронних інформаційних ресурсів і сервісів. Інформаційні технології і засоби навчання. 2009. № 6 (14). URL : <https://core.ac.uk/download/pdf/11083352.pdf>

310. Свистун Л. Я. Співвідношення цивільно-правових та адміністративно-правових норм в контексті публічності договорів перевезення пасажирів автомобільним транспортом. *Право і суспільство*. 2019. № 4. С. 90–96. URL : http://pravoisuspilstvo.org.ua/archive/2019/4_2019/15.pdf

311. Семенченко А. І. Електронне урядування в Україні: проблеми та шляхи вирішення. *Електронне урядування : міжнар. наук. фах. журн.* 2010. № 1. С. 6–23. URL : https://ktpu.kpi.ua/wp-content/uploads/2016/02/ZHurnal_Elektronne-uryaduvannya_1_2010.pdf

312. Серіков Г. С., Щербак М. П. Сучасні системи теледиспетчеризації та gps моніторингу автомобільного транспорту та спецтехніки. *Автомобіль і*

електроніка. Сучасні технології. 2018. Вип. 14. С. 48–55. URL : [http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-](http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?I21DBN=LINK&P21DBN=UJRN&Z21ID=&S21REF=10&S21CNR=20&S21STN=1&S21FMT=ASP_meta&C21COM=S&2_S21P03=FILE=&2_S21STR=veit_2018_14_9)

[bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?I21DBN=LINK&P21DBN=UJRN&Z21ID=&S21REF=10&S21CNR=20&S21STN=1&S21FMT=ASP_meta&C21COM=S&2_S21P03=FILE=&2_S21STR=veit_2018_14_9](http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?I21DBN=LINK&P21DBN=UJRN&Z21ID=&S21REF=10&S21CNR=20&S21STN=1&S21FMT=ASP_meta&C21COM=S&2_S21P03=FILE=&2_S21STR=veit_2018_14_9)

313. Система електронної взаємодії державних електронних інформаційних ресурсів. URL : <https://dir.gov.ua/projects/trembita>

314. Система управління безпекою руху на автомобільному транспорті : посібник. URL : https://mtu.gov.ua/files/GUIDE_ua_2016.pdf

315. Скрипа Є. Адміністративно-правові засади забезпечення безпеки на автомобільному транспорті : дис. ... док. юр. наук. Київ, 2020. 426 с. URL : <https://dduvs.in.ua/wp-content/uploads/files/Structure/science/rada/dissertations/31/3.pdf>

316. Скакун О.Ф. Теорія держави і права : підручник / пер. з рос. Харків : Консум, 2006. 656 с.

317. Скрипа Є.В. Адміністративно-правові засади забезпечення безпеки на автомобільному транспорті : дис. ... док. юрид. наук : 12.00.07. Київ. 2020. 426 с.

318. Скрипа Є. Забезпечення безпеки дорожнього руху як складова частина забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Підприємництво, господарство і право. 2019. № 3. С. 174–178. URL : <http://pgp-journal.kiev.ua/archive/2019/3/33.pdf>

319. Скрипа Є.В. Стан наукової розробки проблеми забезпечення безпеки на автомобільному транспорті. Науковий вісник публічного та приватного права. 2017. Вип. № 5. Т. 2. С. 168-171.

320. Скрипа Є. Щодо проблеми визначення поняття «дорожній рух» / Підприємництво, господарство і право. 2019. № 2. С. 115–119. URL : <http://pgp-journal.kiev.ua/archive/2019/2/23.pdf>

321. Славомір Новак: «Дороги – це артерії економіки». URL : <https://www.kmu.gov.ua/news/250208965>

322. Синявська О.Ю. Організаційно-правові засади забезпечення життєдіяльності персоналу органів внутрішніх справ України: дис. ... д-ра. юрид. наук : 12.00.07. Харків. 2008. 466 с.

323. Система управління безпекою руху на автомобільному транспорті. Посібник. 2016. URL: chrome-extension://efaidnbnmnibpcjpcglclefindmkaj/https://mtu.gov.ua/files/GUIDE_ua_2016.pdf

324. Ситник Г.П. Оцінка небезпек щодо реалізації національних інтересів у процесі державного управління. Вісник НАДУ. 2005. № 2. С. 495-503.

325. Собакарь А. Державний контроль за дотриманням законодавства про безпеку руху на транспорті. Науковий вісник Львівського державного університету внутрішніх справ. 2011. № 3. С. 149–160. URL : https://www.lvduvs.edu.ua/en/documents_pdf/visnyky/nvsvy/03_2011/11saornt.pdf

326. Собакарь А.О. Інституційні засади державного контролю за безпекою дорожнього руху в Україні. Науковий вісник Національного університету державної податкової служби України (економіка, право). 2013. №2. С. 15-22.

327. Собкевич О., Михайличенко К., Ємельянова О. Модернізаційні пріоритети реформування транспортно-дорожнього комплексу в Україні : аналіт. доп. Київ : НІСД, 2013. 32 с. URL : https://niss.gov.ua/sites/default/files/2013-05/refor_tdk.pdf

328. Соколова О.Є. Проблема управління логістичною інфраструктурою підприємств. Проблеми системного підходу в економіці. 2007. Вип. 2. URL: <http://www.nbu.gov.ua/ejournals/PSPE/2007-2/index.html>

329. Соснін А.С. Менеджмент безпеки підприємництва: навчальний посібник. К.: Європ. ун-т, 2002. 357 с.

330. Стандарти європейського врядування : навч. посіб./ І. А. Грицяк та ін. ; за заг. ред. І. А. Грицяка. Київ : НАДУ, 2011. 184 с.

331. Стаскевич Г. С. Класифікація дорожньо-транспортних пригод. Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія

«Юрисприденція». 2016. № 21 С. 135–137. URL : <http://www.vestnik-pravo.mgu.od.ua/archive/juspradenc21/37.pdf>

332. Стасюк О. Ринки вантажних та пасажирських перевезень в Україні: проблеми та тенденції. Ефективна економіка. 2020. № 9. URL : http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/9_2020/56.pdf

333. Статистика автомобільного та міського транспорту. URL : <https://mtu.gov.ua/en/content/statistichni-dani-po-galuzi-avtomobilnogo-transportu.html>

334. Статистика Національної поліції України щодо дорожньо-транспортних пригод в Україні. URL : <http://patrol.police.gov.ua/statystyka/>

335. Створення порталу «Електронний кабінет перевізника» та інтеграція його з системою «Єдина інформаційна система Укртрансбезпеки». URL : <https://tapas.org.ua/wp-content/uploads/2021/03/Tekhnichni-vymohy-Elektronnyj-kabinet-pereviznyka.pdf>

336. Степанов О.В. Безпека автомобільного транспорту в транспортній галузі. Весник Харьковського національного автомобільно-дорожного університета. 2015. Вып. 70. С. 137-141.

337. Степанов О.В. Методологія дослідження безпеки автотранспорту. Автомобильный транспорт. 2015. Вып. 36. С. 22-26. URL: chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://mtu.gov.ua/files/GUIDE_ua_2016.pdf

338. Степанов О.В., Наглюк І.С. Безпека на автотранспорті: проблеми та перспективи. Вісник Національного технічного університету «Харківський політехнічний інститут». 2015. № 10 (1119). С. 122-127.

339. «Сьогодні всім інспекторам даємо загальні інструкції та будемо карати за недотримання уніфікованої системи», – Єгор Прокопчук. URL : <https://dsbt.gov.ua/uk/novyna/sogodni-vsime-inspektoram-dayemo-zagalni-instrukciyi-ta-budemo-karaty-za-nedotrymannya>

340. Таран Є. І. Співвідношення понять «державне управління», «публічне адміністрування» та «публічне управління» у трансформаційних

процесах України. Вчені записки Таврійського національного університету імені В. І. Вернадського. Серія: Державне управління. 2020. Т. 31 (70). № 2. С. 33–37. URL : http://www.pubadm.vernadskyjournals.in.ua/journals/2020/2_2020/7.pdf

341. Теоретико-методологічні засади формування кадрової безпеки в системі публічного управління : кол. моногр. / [С.О. Борисевич, В.І. Абрамов, В.Ф. Смолянчук, М.М. Шевченко] ; за ред. С.О. Борисевич. Київ : НАДУ, 2018. 304 с.

342. Ткаченко А. Щодо судового оскарження постанов Укртрансбезпеки (габаритно-ваговий контроль). URL : <https://blog.liga.net/user/atkachenko/article/35697>

343. Ткаченко Н.Ю. Транспортна інфраструктура: сутність, функції та роль у забезпеченні ефективних процесів. Вісник ДонДУЕТ. Серія : «Економічні науки». 2006. № 4(32). С. 56-61.

344. Ткаченко Ю. С. Взаємодія громадськості та публічних адміністрацій в частині забезпечення безпеки дорожнього руху. *Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти* : матеріали XII Міжнар. наук.-практ. конф. Кривий Ріг, 2017. С. 233–234. URL : <http://repo.dli.donetsk.ua/bitstream/123456789/415/1/17.11.2017.pdf#page=234>

345. Товстуха С. Державне управління у сфері безпеки дорожнього руху в умовах європейської інтеграції : автореф. дис. ... канд. наук з держ упр. : 25.00.02. Київ, 2012. 20 с. URL : http://academy.gov.ua/NMKD/library_nadu/Avtoreferat/f8dcb7e7-18f5-4015-a608-804f7848b72b.pdf

346. Товстуха С. Застосування європейського досвіду державного управління безпекою дорожнього руху в Україні. Державне управління та місцеве самоврядування : зб. наук. пр. 2011. Вип. 2 (9). URL : [http://www.dridu.dp.ua/vidavnictvo/2011/2011_02\(9\)/11tsodru.pdf](http://www.dridu.dp.ua/vidavnictvo/2011/2011_02(9)/11tsodru.pdf)

347. Товстуха С. Розвиток механізмів державного управління у сфері безпеки дорожнього руху ЄС. URL : [http://www.dridu.dp.ua/vidavnictvo/2012/2012_01\(12\)/12tsobdr.pdf](http://www.dridu.dp.ua/vidavnictvo/2012/2012_01(12)/12tsobdr.pdf)

348. ТОП-10 фактів з історії транспорту, про які ви не чули. URL : <https://iprosvita.com/top-10-faktiv-z-istorii-transportu-pro-iaki-vy-ne-chuly/>

349. Транспорт України 2019 : статист. зб. / Державна служба статистики України. Київ, 2020. URL : http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2020/zb/10/zb_trans_19.pdf

350. У Женеві проходить 82-а сесія Комітету з внутрішнього транспорту ЄЕК ООН. URL : <https://unece.org/DAM/trans/doc/2020/itc/ECE-TRANS-294e.pdf>

351. Ульянов О. І. Організаційно-правові засади забезпечення безпеки на транспорті : навч.-метод. посіб. Одеса : ОДУВС, 2010. 258 с. URL : <http://dspace.oduvs.edu.ua/bitstream/123456789/158/1/%D0%A3%D0%BB%D1%8C%D1%8F%D0%BD%D0%BE%D0%B2.pdf>

352. Управління персоналом: підручник / [В.М. Данюк, А.М. Колот, Г.С. Суков та ін.]; за заг. та наук. ред. к.е.н., проф. В.М. Данюка. К.: КНЕУ; Краматорськ: НКМЗ, 2013. С. 421-450.

353. Участь громадськості у процесі прийняття рішень на місцевому рівні : посібник. Київ : Ленвіт, 2012. 64 с. URL : <https://parlament.org.ua/upload/docs/GUIDE%20final%20version%20UKRAINIAN.pdf>

354. Фалатюк О.С. Адміністративно-правове забезпечення вантажних перевезень автомобільним транспортом в Україні: автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Київ. 2017. 21 с.

355. Фалатюк О. С. Сучасні проблеми транспортної безпеки при здійсненні автомобільних перевезень вантажів. *Правове забезпечення адміністративної реформи*. 2014. Вип. 1. С. 81–84. URL : <http://www.sulj.oduvs.od.ua/archive/2015/1/28.pdf>

356. Фастовець О.О. Розвиток транспортної системи з найдавніших часів до початку ХХ ст. як чинник виникнення туристичної галузі. Туристично-краєзнавчі дослідження. 2002. Вип. 4. С. 418-443.

357. Фердман Г. П. Забезпечення безпеки на автомобільному транспорті: державно-управлінський аспект. Публічне управління та митне адміністрування.

2020. № 3 (26). С. 121–124. URL : <http://customs-admin.umsf.in.ua/archive/2020/3/20.pdf>

358. Фердман Г. П. Загрози транспортній безпеці України за умов глобалізації: державно-управлінський аспект. Публічне управління і адміністрування в Україні. 2020. Вип. 17. С. 147–151. URL : <http://www.pag-journal.iei.od.ua/archives/2020/17-2020/29.pdf>

359. Федорчук Є. Д. Державний контроль у сфері транспорту: концепція розвитку. Економіка та держава. 2014. № 2. С. 130–132. URL : http://www.economy.in.ua/pdf/2_2014/33.pdf

360. Філіпенко О.В. Правовий механізм регулювання спільної транспортної політики Євросоюзу : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Київ. 2004. 211 с.

361. Формування системи публічного управління процесами забезпечення якості життя. URL: <chrome-extension://efaidnbnmnibpcjpcglclefindmkaj/https://knote.edu.ua/file/NjY4NQ==/c65354348bb07a4be74fa18b532f4001.pdf>

362. Фурманова Н., Малий О., Фарафонов О. Розробка системи аналізу транспортного потоку. M&MS, 24-25 October, 2019. Kharkiv. С. 11–16. URL : https://openarchive.nure.ua/bitstream/document/10053/3/mms2019_11-16.pdf

363. Хартія Якості Міжнародних автомобільних вантажних перевезень у системі Багатосторонньої Квоти ЄКМТ. URL : <https://www.itf-oecd.org/node/19809>

364. «Центр обробки даних ГВК готовий до експлуатації», – Владислав Криклій. URL : <https://mtu.gov.ua/news/32511.html>

365. Циганов О.Г. Зміст та особливості адміністративних послуг у сфері внутрішніх справ. Вісник НТУУ «КПІ». Політологія. Соціологія. Право. 2013. Випуск 3 (19). С. 144-149. URL: <https://www.google.com/search?q=->

366. Цмоць О. І. Особливості стратегічного управління підприємства з використанням слабких сигналів. Технологический аудит и резервы производства. 2012. № 4/1(6). С. 41-42.

367. Чемерис О. Інституалізація спроможності влади до взаємодії з громадськістю у контексті формування і реалізації державної політики Демократичне врядування : наук. вісн. 2015. Вип. 15. URL : http://www.lvivacademy.com/vidavnitstvo_1/visnyk15/fail/Chemerys.pdf

368. Чернов С.І. Публічне адміністрування [Текст лекцій] / С.І. Чернов, С.О. Гайдученко : ХНУМГ ім. О.М. Бекетова, 2014. 318 с.

369. Чиркин В.Е. Три іпостасії держави // Держава і право. 1993. № 8.

370. Що таке комерційний автомобіль. URL: <https://s-tehnika.com.ua/shho-take-komercijnij-avtomobil/>

371. Шавкун І. Г., Дибчинська Я. С. Новий публічний менеджмент як концепція публічного управління. Гуманітарний вісник Запорізької державної інженерної академії. 2017. Вип. 69. С. 195–201. URL : <http://vestnikzgia.com.ua/article/view/102146>

372. Шарай С. М., Дехтяренко Д. О., Ященко В. М., Майданик К. О. Організація транспортного обслуговування міжнародних автомобільних перевезень вантажів за умови впровадження логістичних принципів. Наукові нотатки : міжвузів. зб. Луцьк : ЛТНУ, 2016. Вип. № 55. С. 422–426. URL : http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:8vA2aHhVxb4J:nbu.gov.ua/j-pdf/Nn_2016_55_84.pdf+&cd=23&hl=uk&ct=clnk&gl=ua

373. Шарий В. І. Особливості реалізації органами місцевого самоврядування державної політики в умовах трансформації українського суспільства : автореф. дис. ... д-ра наук з держ. упр. : 25.00.04 Київ, 2013. 39 с. URL : http://academy.gov.ua/NMKD/library_nadu/Avtoreferat/52ad28d8-2629-47cf-a827-4e1bed55f721.pdf

374. Шепітько В. Ю., Білоус В. В. Використання інформаційних технологій під час автоматичної фіксації порушень у сфері безпеки дорожнього руху. Питання боротьби зі злочинністю. 2015. Вип. 29. С. 109–118. URL : http://nbuv.gov.ua/UJRN/Pbzz_2015_29_10

375. Шишка Р. Б. Концепт безпеки в сучасній правовій доктрині. Безпека як правовий концепт : матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. Київ : Вид-во Ліра-К, 2018. С. 43–49. URL : <http://univd.edu.ua/science-issue/issue/3149>

376. A. Massey. *Managing the Public Sector: A Comparative Analysis of the United Kingdom and the United States*. Edward Elgar, Aldershot, Yants, 1993.

377. Atamanenko Y., Komchatnykh O., Sukhomlyn L., Didkivskyi V., Sulym B. Losheniuk O. The Importance of International Transport and Logistics Infrastructure in the Economic Development of the Country: The Case of the EU for Ukraine. *International Journal of Computer Science and Network Security*. 2021. Vol. 21. Is. 3. P. 198–205.

378. CARE Database: Common Accident Data Set (CaDaS) v3.7. URL : <https://www.ssatp.org/publication/care-database-common-accident-data-set-cadas-v37>

379. Council Directive 96/53/EC of 25 July 1996 laying down for certain road vehicles circulating within the Community the maximum authorized dimensions in national and international traffic and the maximum authorized weights in international traffic. URL : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/ALL/?uri=CELEX%3A31996L0053>

380. Didkivskyi V. Development of public management system of transport safety on commercial transport by the reforming of the public authorities structure. *East European Scientific Journal*. 2021. Is. 3 (67). Part 5. P. 67–72. URL : <https://eesa-journal.com/2021/04/12/vostochno-evropejskij-nauchnyj-zhurnal-67-mart-2021/>

381. Didkivskyi V. State policy in the field of road transport of Ukraine, the system of public management in road safety, ways of reformation. *East European Scientific Journal*. 2020. Is. 12 (64). Part 5. P. 4–9. URL : <https://archive.eesa-journal.com/index.php/eesa/article/view/144>

382. Directive 2006/22/EC of the European Parliament and of the Council of 15 March 2006 on minimum conditions for the implementation of Council Regulations (EEC) No 3820/85 and (EEC) No 3821/85 concerning social legislation relating

to road transport activities and repealing Council Directive 88/599/EEC. URL : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A32006L0022>

383. Directive 2008/68/EC of the European Parliament and of the Council of 24 September 2008 on the inland transport of dangerous goods. URL : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A32008L0068>

384. Directive 2009/40/EC of the European Parliament and of the Council of 6 May 2009 on roadworthiness tests for motor vehicles and their trailers. URL : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A32009L0040>

385. Francis John Gichaga The impact of road improvements on road safety and related characteristics. IATSS Research. 2017. Vol. 40. Is. 2. P. 72–75. URL : <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0386111216300097>

386. Glanville W. H. Road safety and road research. Journal of the Royal Society of Arts. 1951. Vol. 99. Is. 4838. P. 144–192. URL : <https://www.jstor.org/stable/41365089?seq=1>

387. Global health observation, road traffic injuries. URL : <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>

388. Ian Y. Noy, David Shinar, William, J. Horrey Automated driving: Safety blind spots Safety Science. 2018. Is. 102. P. 68–78. URL : <https://reader.elsevier.com/reader/sd/pii/S0925753517304198?token=5E97CCEF0A95A652AB07C7220B69FF3F5A043EC82DA4907D25F51B68B6F18DC622FC63E2C544137CD1D8C9DB6AD8E679&originRegion=eu-west-1&originCreation=20210711180225>

389. J. Habermas. The Structural Transformation of the Public Sphere, 1989. (294)

390. Jos C. N. Raadschelders. Is American Public Administration Detached from Historical Context? On the Nature of Time and the Need to Understand it in Government and its Study. *Paper for the Sixth NIG Annual work Conference* 12–13 November, 2009 University of Leiden. p. 35. URL : <https://www.utwente.nl/en/nig/research/archive/2009/Papers/panellpaperraadschelders.pdf>

391. Keeling D. Management in Government. London : Allen & Unwin, 1972. URL : https://www.researchgate.net/publication/327311084_Management_in_Government

392. Matsiy M. E., Aleksiye O. P. Monitoring of transport communications. Car and electronics. Modern technologies. 2018. Is. 14. P. 44–47. URL : <http://veit.khadi.kharkov.ua/issue/view/9202/4113>

393. Milligan C., Kopp A., Dahdah S., Montufar J. Value of a statistical life in road safety: a benefit-transfer function with risk-analysis guidance based on developing country data. URL : <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/24952315/>

394. Milligan C., Kopp A., Dahdah S., Montufar J. Value of a statistical life in road safety: A benefit-transfer function with risk-analysis guidance 2 based on developing country data. Author accepted manuscript. 2020 URL : <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/20711/j.aap.2014.05.026.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

395. Mobility and Transport. Public service obligations. URL : https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/public-service-obligations_en

396. Muir C., Johnston IR, Howard E. Evolution of a holistic systems approach to planning and managing road safety: the Victorian case study, 1970–2015. Injury Prevention. 2018. URL : https://injuryprevention.bmj.com/content/24/Suppl_1/i19.info

397. Nhan Tran, Voluntary global performance targets for the Road safety risk factors And Service Mechanism. URL : https://www.who.int/roadsafety/Appendix_6.pdf

398. Osborne D. Reinventing Government : How the Entrepreneurial Spirit is Transforming the Public Sector / D. Osborne, T. Gaebler. Reading, Mass, Wokingham : Addison-Wesley Pub. Co., 1992. 405 p.

399. Overseas road note 10 costing road accidents in developing countries. URL : <https://www.semanticscholar.org/paper/OVERSEAS-ROAD-NOTE-10-COSTING-ROAD-ACCIDENTS-IN/b1ab1a794992e7520d09ffa5b1a602dd2314fe7e>

400. Peter Freund, George Martin. The Automobile and Transport Policy. Policy Studies. 1997. Vol. 18. Is. 3/4. P. 269–283. URL : [https://www.researchgate.net/](https://www.researchgate.net/publication/286775774_The_Automobile_and_Transport_Policy)

[publication/286775774_The_Automobile_and_Transport_Policy](https://www.researchgate.net/publication/286775774_The_Automobile_and_Transport_Policy)

401. Regulation (EC) № 561/2006 of the European Parliament and of the Council of 15 March 2006 on the harmonisation of certain social legislation relating to road transport and amending Council Regulations (EEC) No 3821/85 and (EC) No 2135/98 and repealing Council Regulation (EEC) No 3820/85. URL : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A32006R0561>

402. Regulation (EC) № 1071/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009 establishing common rules concerning the conditions to be

complied with to pursue the occupation of road transport operator and repealing Council Directive 96/26/EC. URL : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=>

[CELEX%3A32009R1071](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A32009R1071)

403. Regulation (EC) № 1370/2007 of the European Parliament and of the Council of 23 October 2007 on public passenger transport services by rail and by road and repealing Council Regulations (EEC) № 1191/69 and 1107/70. URL : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32007R1370>

404. Road transport safety management system (SMS). Guide. URL : <https://mtu.gov.ua/files/Guide%20on%20Road%20Safety%20Management%20Systems.pdf>

405. Safe system – scientific safety principles and their application. Manual for practitioners and decision makers on implementing safe system infrastructure. URL : <https://roadsafety.piarc.org/en/road-safety-management-safe-system-approach/safe-system-principles>

406. Simon H.A. Administrative Behavior, New York : Macmillan Publishers, 1947. 259 p.

407. Stockholm Declaration Third Global Ministerial Conference on Road Safety: Achieving Global Goals 2030 Stockholm, 19–20 February 2020. URL : <https://www.roadsafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-english.pdf>

408. Tamara Hoekstra, Fred Wegman. Improving the effectiveness of road safety campaigns: Current and new practices. *IATSS Research*. 2011. Vol. 34. Is. 2. P. 80–86. URL : <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0386111211000045>

409. The Politics of Social Choice in America, Europe and Japan. St Martin's Press, New York; 3rd end, 1990.

410. Trubia S., Giuffrè T., Canale A., Severino A. Automated Vehicle: a Review of Road Safety Implications as Driver of Change. ResearchGate. Conference: 27th CARSP Conference, Toronto, ON, June 18–21, 2017. URL : https://www.researchgate.net/publication/321110582_Automated_Vehicle_a_Review_of_Road_Safety_Implications_as_Driver_of_Change

411. Truman D. The Governmental Process / D. Truman // Political Interests and Public Opinion. N.Y., 1971. P. 14.

412. Turton H. Sustainable global automobile transport in the 21st century: An integrated scenario analysis. *Technological Forecasting and Social Change*. 2006. Vol. 73. Is. 6. P. 607–629. URL : <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0040162505001423>

413. Waldo D. The Administrative State. A Study of the Political Theory of American Public Administration. 2nd ed. New York, London: Holmes & Meier Publishers, 1984. 214 p.

414. What is Vision Zero? URL : <https://visionzeronetwork.org/about/what-is-vision-zero>

415. Wiethoff M. et al. A methodology for improving road safety by novel infrastructural and invehicle technology combinations. *European Transport Research Review*. 2012. Vol. 4. P. 67–77. URL : <https://etr.springeropen.com/articles/10.1007/s12544-011-0065-2>

416. Wirth Klaus. Vom Bürgerbüro zum Bürgerservice. Forum Public Management. 2011. № 2. P. 12–15. URL: [hΣp://kdz.eu](http://kdz.eu)

417. Wisnicki B., Wolnowska A. The systems of automatic weight control of vehicles in the road and rail transport in Poland. URL : https://www.researchgate.net/publication/281241913_The_systems_of_automatic_weight_control_of_vehicles_in_the_road_and_rail_transport_in_Poland

418. World Health Organization “Global Road Safety Performance Targets” / URL : https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/12GlobalRoadSafetyTargets.pdf

ДОДАТКИ

Додаток А

Список опублікованих праць за темою дисертації

Праці, які відображають основні наукові результати дисертації

1. Дідківський В. М. Інструментарій розвитку безпекової інфраструктури системи публічного управління у сфері наземного транспорту. *Сучасні проблеми державного управління в умовах системних змін* : зб. наук. пр. Дон. держ. ун-ту упр. Серія «Державне управління». Маріуполь : ДонДУУ, 2019. Т. XX. Вип. 312. С. 229–239. URL : <http://ip.dsum.edu.ua/handle/123456789/415>
2. Дідківський В. М. Особливості механізму реалізації владних повноважень у сфері безпеки на автомобільному транспорті. *Теорія та практика державного управління* : зб. наук. пр. Харків : Вид-во ХарPI НАДУ «Магістр», 2020. Вип. 4 (71). С. 63–72.
3. Дідківський В. М. Механізм забезпечення безпеки на етапі допуску до ринку комерційних автомобільних перевізників в Україні та країнах Європейського Союзу. *Менеджер. Вісник Донецького державного університету управління. Серія «Державне управління»*. 2020. № 1 (86). С. 292–302. URL : <https://journals.indexcopernicus.com/api/file/viewByFileId/1188834.pdf>
4. Didkivskiy V. State policy in the field of road transport of Ukraine, the system of public management in road safety, ways of reformation. *East European Scientific Journal*. 2020. Is. 12 (64). Part 5. P. 4–9. URL : <https://archive.eesa-journal.com/index.php/eesa/article/view/144>
5. Дідківський В. М. Вплив євроінтеграційного вектору на розвиток системи публічного управління із забезпечення безпеки комерційних автомобільних перевезень. *Науковий часопис Академії національної безпеки*. 2020. Вип. 3–4 (27–28). С. 60–75. URL : <http://www.nationalsecurity.in.ua/vplyv-jevrointegracijnogo-vektoru-na/>
6. Didkivskiy V. Development of public management system of transport safety on commercial transport by the reforming of the public authorities structure. *East*

European Scientific Journal. 2021. Is. 3 (67). Part 5. P. 67–72. URL : <https://eesa-journal.com/2021/04/12/vostochno-evropejskij-nauchnyj-zhurnal-67-mart-2021/>

7. Дідківський В. М. Механізми публічного управління у системі організації автомобільних пасажирських перевезень. *Державне управління та місцеве самоврядування* : зб. наук. пр. Дніпро : ДРІДУ НАДУ, 2021. Вип. 1 (48). С. 60–67. URL : [http://www.dbuara.dp.ua/zbirnik_dums/2021/2021_01\(48\)/09.pdf](http://www.dbuara.dp.ua/zbirnik_dums/2021/2021_01(48)/09.pdf)

8. Дідківський В. М. Інноваційні механізми публічного управління забезпеченням безпеки перевезень автомобільним комерційним транспортом. *Публічне управління та регіональний розвиток*, наук. журнал Миколаїв, 2021. Вип. №1:9-34. С. 124–139. URL : <https://pard.mk.ua/index.php/journal/article/view/236/195>

9. Дідківський В. М. Проблеми державного нагляду за безпекою на автомобільному комерційному транспорті. *Актуальні проблеми державного управління* : зб. наук. пр. Одес. регіон. ін-ту держ. упр. Одеса : Вид-во ОРІДУ НАДУ, 2021. Вип. 1 (82). С. 88–92. URL : http://www.oridu.odessa.ua/9/_options/pdf/021/Zbirnuk-1-82-2021.pdf

10. Дідківський В. М. Методична основа публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту. *Актуальні питання у сучасній науці* : наук. журнал Київ, 2023. Вип. № 3(9) 2023. С. 208-220.

Праці, які додатково відображають наукові результати дисертації

11. Дідківський В. М. Пріоритети розвитку сучасної системи державного нагляду та контролю на наземному транспорті у контексті євроінтеграції. *Теорія та практика публічного управління та адміністрування у XXI сторіччі* : матеріали II Всеукр. наук.-практ. конф. за міжнар. участю здобувачів вищої освіти та молодих вчених (Київ, 22 жовт. 2019 р.) / за заг. ред. М. М. Білинської, О. М. Петроє, І. О. Дегтярьової. Київ : НАДУ, 2019. С. 81–82. URL : <http://academy.gov.ua/pages/dop/198/files/4aa5a211-2abf-4e91-ac03-6618152145cd.pdf>

12. Дідківський В. М. Реформа органів місцевого самоврядування в умовах євроінтеграції. *Теорія та практика публічної служби* : матеріали наук.-практ. конф., 21 груд. 2019 р., м. Дніпро / редкол.: С. М. Серьогін (голова) та ін. Дніпро : ДРІДУ НАДУ, 2019. С. 22–24. URL : http://www.dridu.dp.ua/konf/konf_dridu/2019_12_21_material_dums.pdf

13. Дідківський В. М. Ефективність реалізації владних повноважень у сфері безпеки дорожнього руху: постановка проблеми. *Україна 2030: публічне управління для сталого розвитку* : матеріали щоріч. міжнар. наук.-практ. конф. (Київ, 2020 р.) : у 3 т. / за заг. ред. А. П. Савкова, М. М. Білинської, О. М. Петрос. Київ : НАДУ, 2020. Т. 3. С. 173–176.

14. Дідківський В. М. Оптимізація публічного управління в частині забезпечення безпеки на автомобільному транспорті: досвід ЄС. *Державне управління в Україні: виклики та перспективи* : матеріали міжнар. наук.-практ. конф. Запоріжжя : Клас. приват. ун-т, 2021. С. 91–94. URL : https://fileview.fwdcdn.com/?url=https%3A%2F%2Fmail.ukr.net%2Fapi%2Fpublic%2Ffile_view%2Flist%3Ftoken%3DTtGsWR5U5IG6u7664PpS3bniVMXJWLhTPPyxV2AcvZjfquLAGbATjIU9n4fbwed4BPWzS1TXCUG50STcMdcuZTDGqw7NZo4jR1k%253AWICVyOKutOuiNmmo%26r%3D1622138804453&default_mode=view&lang=uk#start=0

15. Дідківський В. М. Розвиток системи стратегічного планування у розрізі публічного управління безпекою на комерційному автомобільному транспорті. *Актуальні проблеми європейської та євроатлантичної інтеграції України* : матеріали 18-ї регіон. наук.-практ. конф. (13 трав. 2021 р., м. Дніпро) / редкол.: Л. Л. Прокопенко (голов. ред.) та ін. Дніпро : ДРІДУ НАДУ, 2021. С. 99–100. URL : http://www.dridu.dp.ua/konf/konf_dridu/2021_05_13_pei_material.pdf

16. Дідківський В. М. Тенденція розвитку соціально свідомого суспільства в галузі комерційних пасажирських перевезень автомобільним транспортом у розрізі євроінтеграційного вектора розвитку України. *30 років незалежності України: досягнення, виклики, перспективи* : матеріали міжнар. наук.-практ. конф. (Київ, 10 верес. 2021 р.) / за заг. ред. Л. Г. Комахи, О. М. Андрєєвої,

В. А. Гошовської. Київ : ННІ ПУДС КНУ, 2021. С. 105–107. URL : <http://ipacs.knu.ua/pages/dop/273/files/5e2f5bc9-7e3f-4bb1-8017-18758fd31148.pdf>

17. Дідківський В. М. Сучасні міжнародні підходи та принципи забезпечення безпеки дорожнього руху. *Шевченківська весна – 2022: публічне управління та державна служба* : матеріали міжнар. наук.-практ. конф. студентів, аспірантів та молодих вчених (Київ, 19 квіт. 2022 р.) / за заг. ред. Л. Г. Комахи, О. М. Андрєєвої. Київ : ННІ ПУДС КНУ, 2022. С. 97-99. URL : <http://ipacs.knu.ua/?lang=ukr&tip=osn&filtername=&page=2&tipn=News&newsid=1928>

18. Дідківський В. М. Публічне управління комерційними автомобільними перевезеннями в умовах сучасних викликів. Незалежність України: сучасна доктрина і практика публічного управління : матеріали міжнародного круглого столу до Дня Незалежності України (Київ, 22 серпня 2022 р.) / за заг. ред. Л. Г. Комахи. Київ : ННІ ПУДС КНУ, 2022. С. 123-125.

19. Дідківський В. М. Оптимізаційні механізми стабільного функціонування автомобільного транспорту у контексті сталого розвитку. Об'єднані наукою: перспективи міждисциплінарних досліджень : матеріали ІХ Всеукраїнської науково-практичної конференції студентів, аспірантів та молодих вчених (17–18 листопада 2022 року в Київському національному університеті імені Тараса Шевченка з нагоди Всесвітнього дня науки задля миру та розвитку). Київ, 2022. С. 238-240.

Праці, опубліковані в інших виданнях

20. Atamanenko Y., Komchatnykh O., Sukhomlyn L., Didkivskyi V., Sulym B. Losheniuk O. The Importance of International Transport and Logistics Infrastructure in the Economic Development of the Country: The Case of the EU for Ukraine. *International Journal of Computer Science and Network Security*. 2021. Vol. 21. Is. 3. P. 198–205. Author: p. 200 –201

Дев'ять компонентів значної прихильності до підходу нульової аварійності [415]

9 Components of a Strong Vision Zero Commitment

Based on the experiences of early-adopter cities in the United States, these nine components have proven to be an effective high-level framework for communities considering a Vision Zero commitment. While these are not the only factors to consider, they are critical aspects to ensure a strong and lasting commitment to Vision Zero.

POLITICAL COMMITMENT

The highest-ranking local officials (Mayor, City Council, City Manager) make an official and public commitment to a Vision Zero goal to achieve zero traffic fatalities and severe injuries among all road users (including people walking, biking, using transit, and driving) within a set timeframe. This should include passage of a local policy laying out goals, timeline, stakeholders, and a commitment to community engagement, transparency, & equitable outcomes.



MULTI-DISCIPLINARY LEADERSHIP

An official city Vision Zero Taskforce (or Leadership Committee) is created and charged with leading the planning effort for Vision Zero. The Taskforce should include, at a minimum, high-ranking representatives from the Office of the Mayor, Police, Transportation (or equivalent), and Public Health. Other departments to involve include Planning, Fire, Emergency Services, Public Works, District Attorney, Office of Senior Services, Disability, and the School District.



ACTION PLAN

Vision Zero Action Plan (or Strategy) is created within 1 year of initial commitment and is implemented with clear strategies, owners of each strategy, interim targets, timelines, & performance measures.



EQUITY

City stakeholders commit to both an equitable approach to Vision Zero by establishing inclusive and representative processes, as well as equitable outcomes by ensuring measurable benchmarks to provide safe transportation options for all road users in all parts of the city.



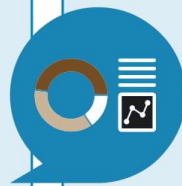
COOPERATION & COLLABORATION

A commitment is made to encourage meaningful cooperation and collaboration among relevant governmental agencies & community stakeholders to establish a framework for multiple stakeholders to set shared goals and focus on coordination and accountability.



SYSTEMS-BASED APPROACH

City leaders commit to and prioritize a systems-based approach to Vision Zero — focusing on the built environment, systems, and policies that influence behavior — as well as adopting messaging that emphasizes that these traffic losses are preventable.



DATA-DRIVEN

City stakeholders commit to gather, analyze, utilize, and share reliable data to understand traffic safety issues and prioritize resources based on evidence of the greatest needs and impact.

COMMUNITY ENGAGEMENT

Opportunities are created to invite meaningful community engagement, such as select community representation on the Taskforce, broader community input through public meetings or workshops, online surveys, and other feedback opportunities.



TRANSPARENCY

The city's process is transparent to city stakeholders and the community, including regular updates on the progress on the Action Plan and performance measures, and a yearly report (at minimum) to the local governing board (e.g., City Council).

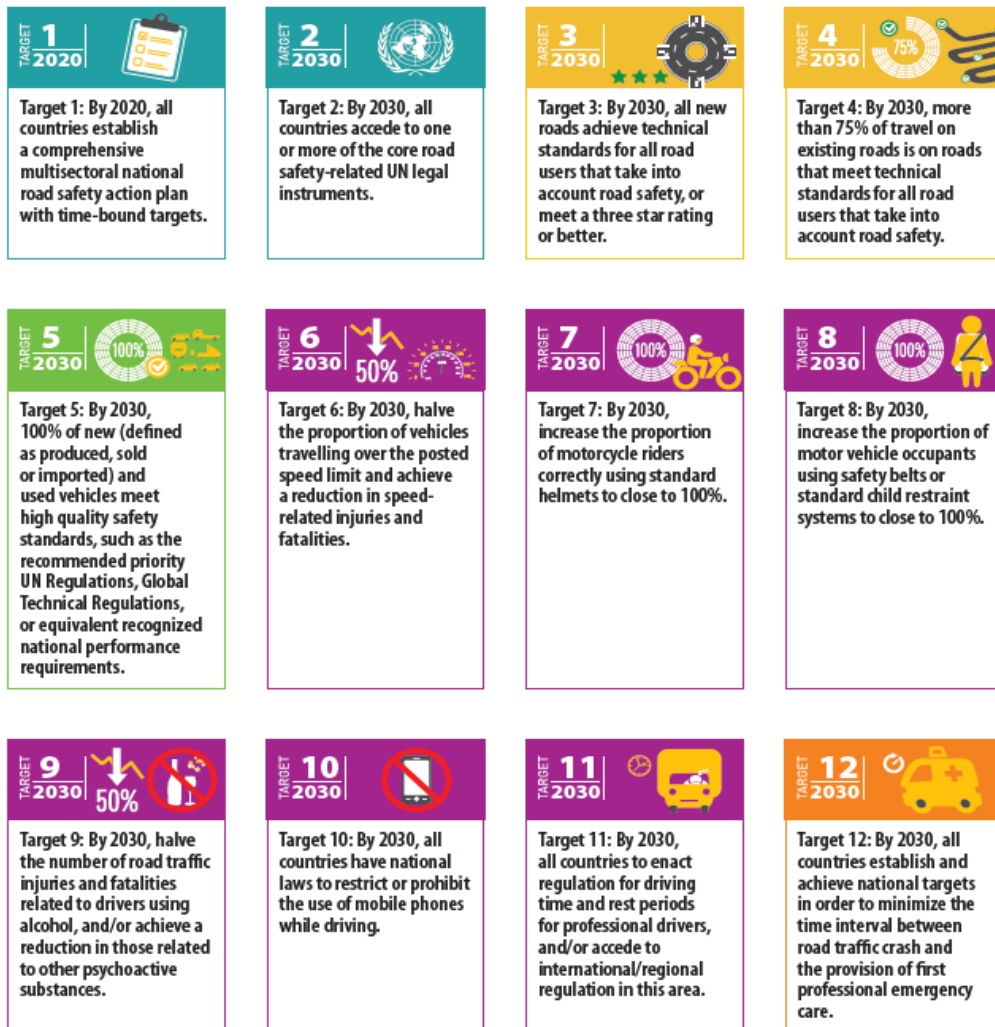


For more visit the Vision Zero Network at visionzeronetwork.org.
Questions or ideas? Contact leah@visionzeronetwork.org.

VISION ZERO NETWORK

Глобальні цілі у сфері безпеки дорожнього руху (WHO, November, 2017) [418].

GLOBAL ROAD SAFETY PERFORMANCE TARGETS



- PILLAR 1: Road safety management
- PILLAR 2: Safer roads and mobility
- PILLAR 3: Safe vehicles
- PILLAR 4: Safe road users
- PILLAR 5: Post-crash response

Following the request of the United Nations General Assembly, on November 22, 2017 Member States reached consensus on 12 global road safety performance targets. For more information: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/road-safety-targets/en/





ДЕРЖАВНА СЛУЖБА УКРАЇНИ З БЕЗПЕКИ НА ТРАНСПОРТІ
(УКРТРАНСБЕЗПЕКА)

просп. Перемоги, 14, м. Київ, 01135

тел./факс: (044) 351-47-62, тел. (044) 351-47-66, (044) 351-44-31 (23), 351-47-98,

E-mail: contact@dsbt.gov.ua, сайт: dsbt.gov.ua, код згідно з ЄДРПОУ 39816845

від _____ 20__ р. № _____ На № _____ від _____ 20__ р.

В'ячеславу Дідківському

вул. Лобановського, 25, кв. 33,
ЖК «Чайки»,
м. Київ, 08130

dvn.gov@ukr.net

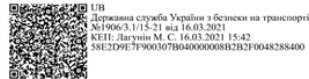
**Щодо розгляду запиту
на інформацію**

Державна служба України з безпеки на транспорті у доповнення до листа від 16 лютого 2021 року № 1133/3.1/15-21 в межах компетенції повідомляє.

Відповідно до Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 11 лютого 2015 року № 103 (із змінами), Укртрансбезпека є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Міністра інфраструктури і який реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті.

Укртрансбезпека у своїй діяльності керується Конституцією та законами України, указами Президента України та постановами Верховної Ради України, прийнятими відповідно до Конституції та законів України, актами Кабінету Міністрів України, іншими актами законодавства.

Проектом Закону України «Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо окремих питань здійснення габаритно-вагового контролю» (реєстр № 3743 від 25 червня 2020 року), внесеним народними депутатами України Кіселем Ю. Г., Негулевським І. П. та іншими, пропонується законодавчо закріпити повноваження центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики з питань безпеки на наземному транспорті, щодо оформлення уповноваженими посадовими особами Державної служби України з безпеки на транспорті



матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері безпеки на автомобільному транспорті, зафіксовані в автоматичному режимі.

Отже, з дня набрання чинності Закону України «Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо окремих питань здійснення габаритно-вагового контролю» та приведення нормативно-правових актів у відповідність із цим Законом, можливо буде визначити фактичну дату початку роботи «Центру обробки даних габаритно-вагового контролю Укртрансбезпеки».

Частиною другою статті 18 Закону України «Про центральні органи виконавчої влади» визначено, зокрема, що Міністр визначає пріоритетні напрями роботи центрального органу виконавчої влади та шляхи виконання покладених на нього завдань, затверджує план його роботи.

Заступник Голови

Микита ЛАГУНІН



ДЕРЖАВНА СЛУЖБА УКРАЇНИ З БЕЗПЕКИ НА ТРАНСПОРТІ
(УКРТРАНСБЕЗПЕКА)

просп. Перемоги, 14, м. Київ, 01135

тел./факс: (044) 351-47-62, тел. (044) 351-47-66, (044) 351-44-31 (23), 351-47-98,

E-mail: contact@dsbt.gov.ua, сайт: dsbt.gov.ua, код згідно з ЄДРПОУ 39816845

від _____ 20__ р. № _____ На № _____ від _____ 20__ р.

В'ячеславу Дідківському

вул. Лобановського, 25, кв. 33,
ЖК «Чайки», м. Київ, 08130
dvn.gov@ukr.net

**Щодо розгляду запиту
на інформацію**

Державна служба України з безпеки на транспорті (далі – Укртрансбезпека) опрацювала Ваш запит на інформацію від 17 лютого 2021 року (14:41) та в межах компетенції повідомляє.

Станом на грудень 2020 року Укртрансбезпекою для проведення габаритно-вагового контролю використовуються 51 (п'ятдесят одні) робочі ваги, 24 (двадцять чотири) з яких – нові. 21 (двадцять один комплекс) працює в режимі 24/7.

Додатково повідомляємо, що Укртрансбезпекою також буде здійснюватися габаритно-ваговий контроль за допомогою 44 (сорока чотирьох) комплексів WiM (зважування у русі).

Відповідно до частини 2 статті 19 Конституції України органи державної влади та органи місцевого самоврядування, їх посадові особи зобов'язані діяти лише на підставі, в межах повноважень та у спосіб, що передбачені Конституцією та законами України.

Голова

Єгор ПРОКОПЧУК

Мунтяну 351 44 07



UB
Державна служба України з безпеки на транспорті
№1869/10.1/15-21 від 15.03.2021
КЕП: Прокопчук С. О. 15.03.2021 17:26
58E2D9E7F900307B040000037073000F8D38800

Модернізація ЄІС Укртрансбезпеки “Онлайн-система громадського автомобільного транспорту”, як елементу електронного публічного управління безпекою на автомобільному транспорті

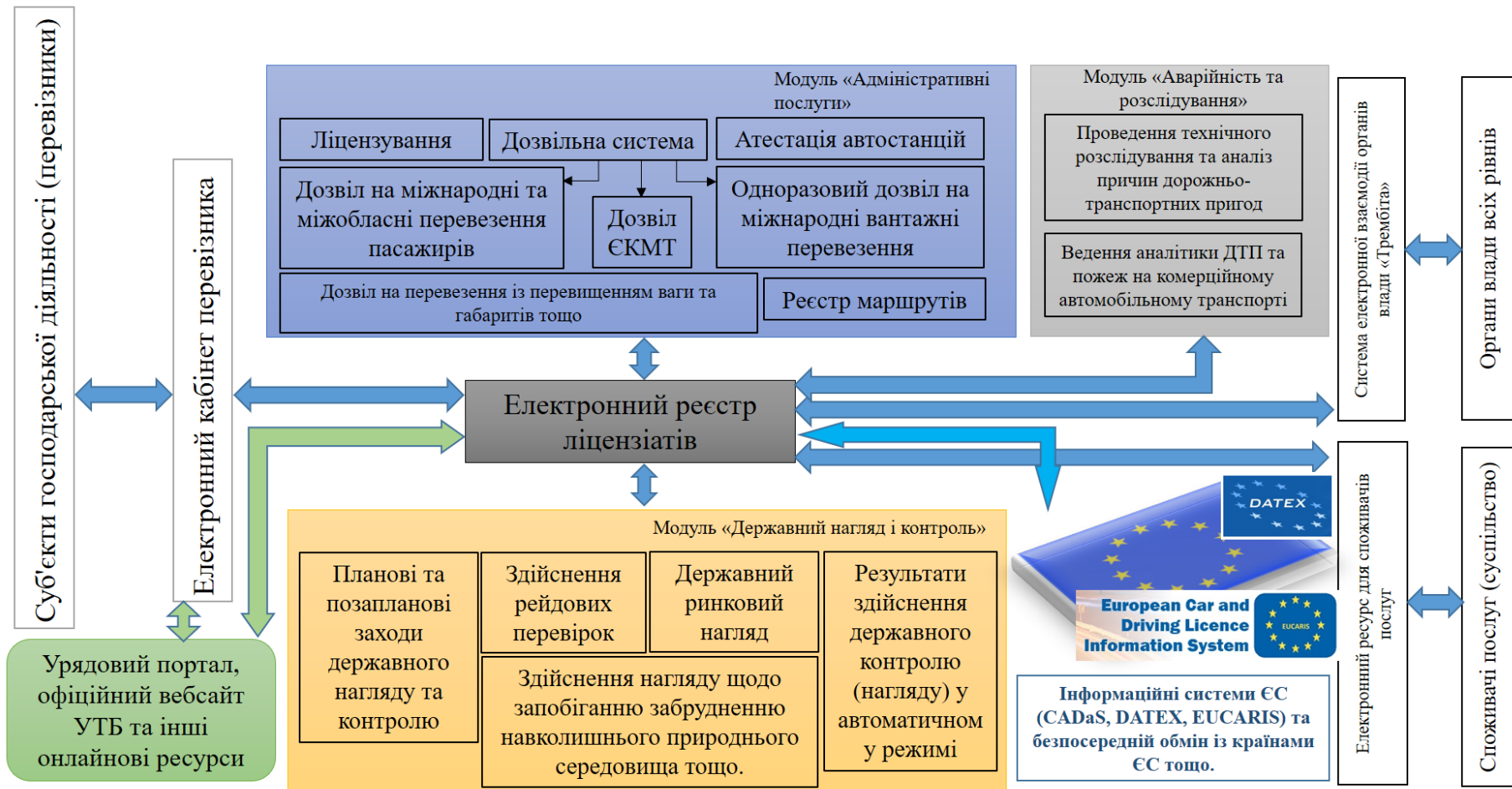
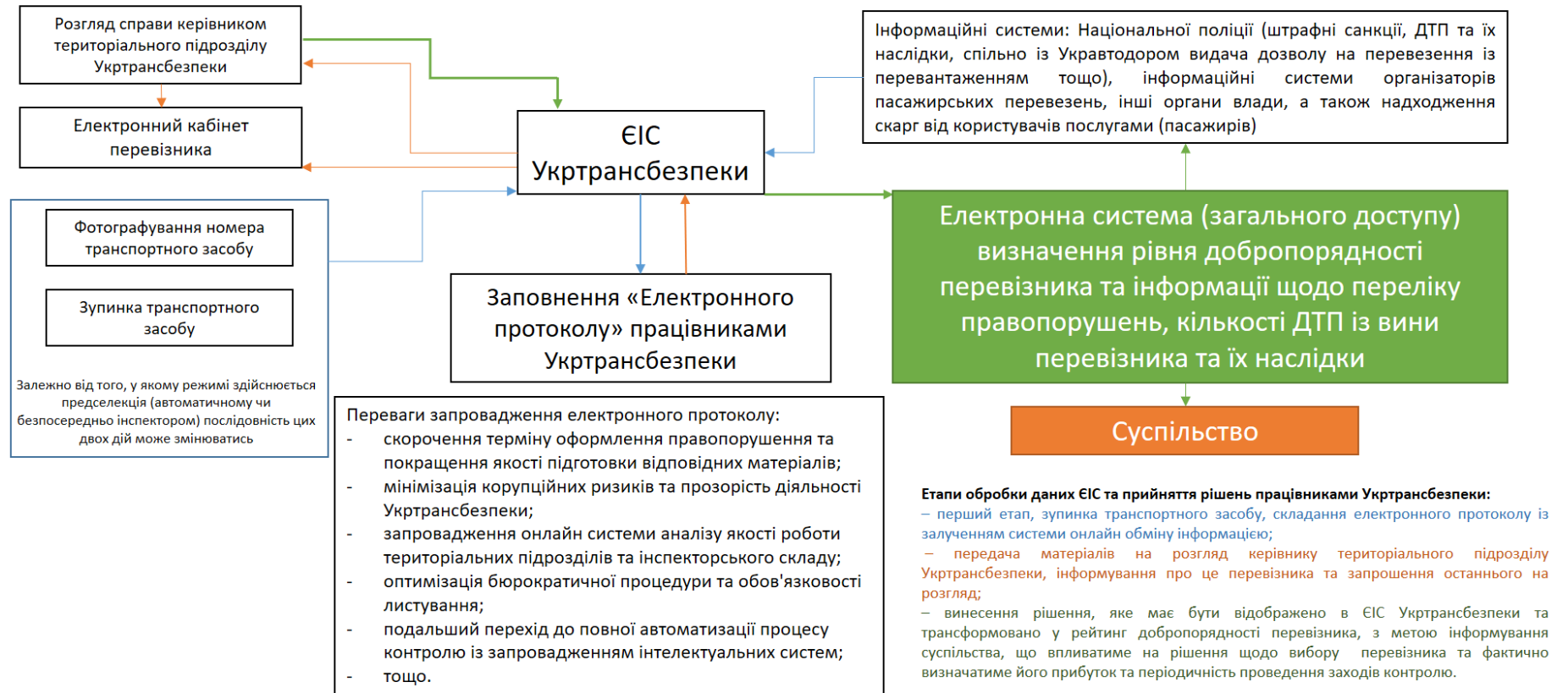


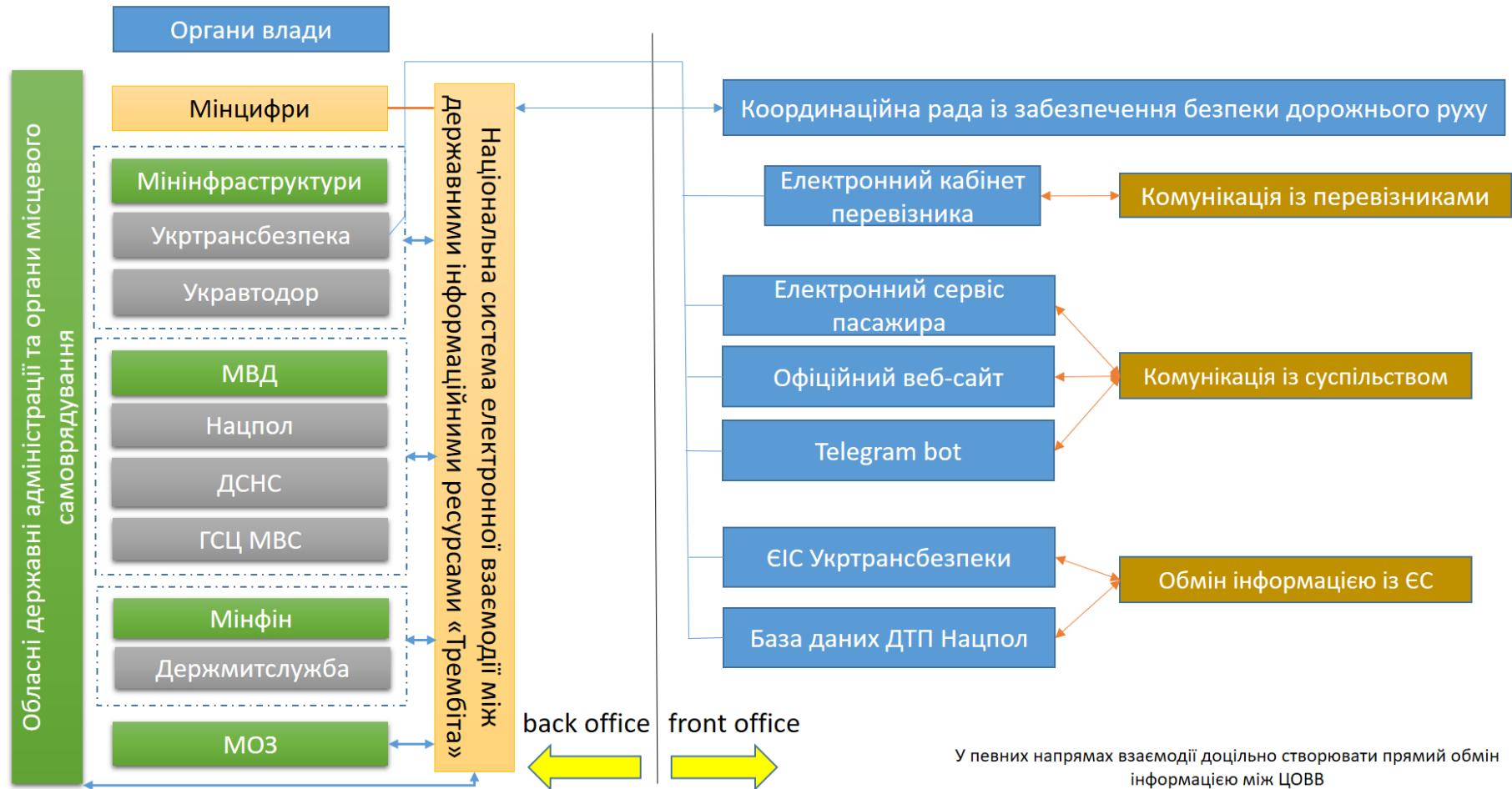
Схема застосування системи «Електронний протокол» Укртрансбезпеки під час здійснення рейдової перевірки та прийняття рішення щодо накладення штрафних санкцій



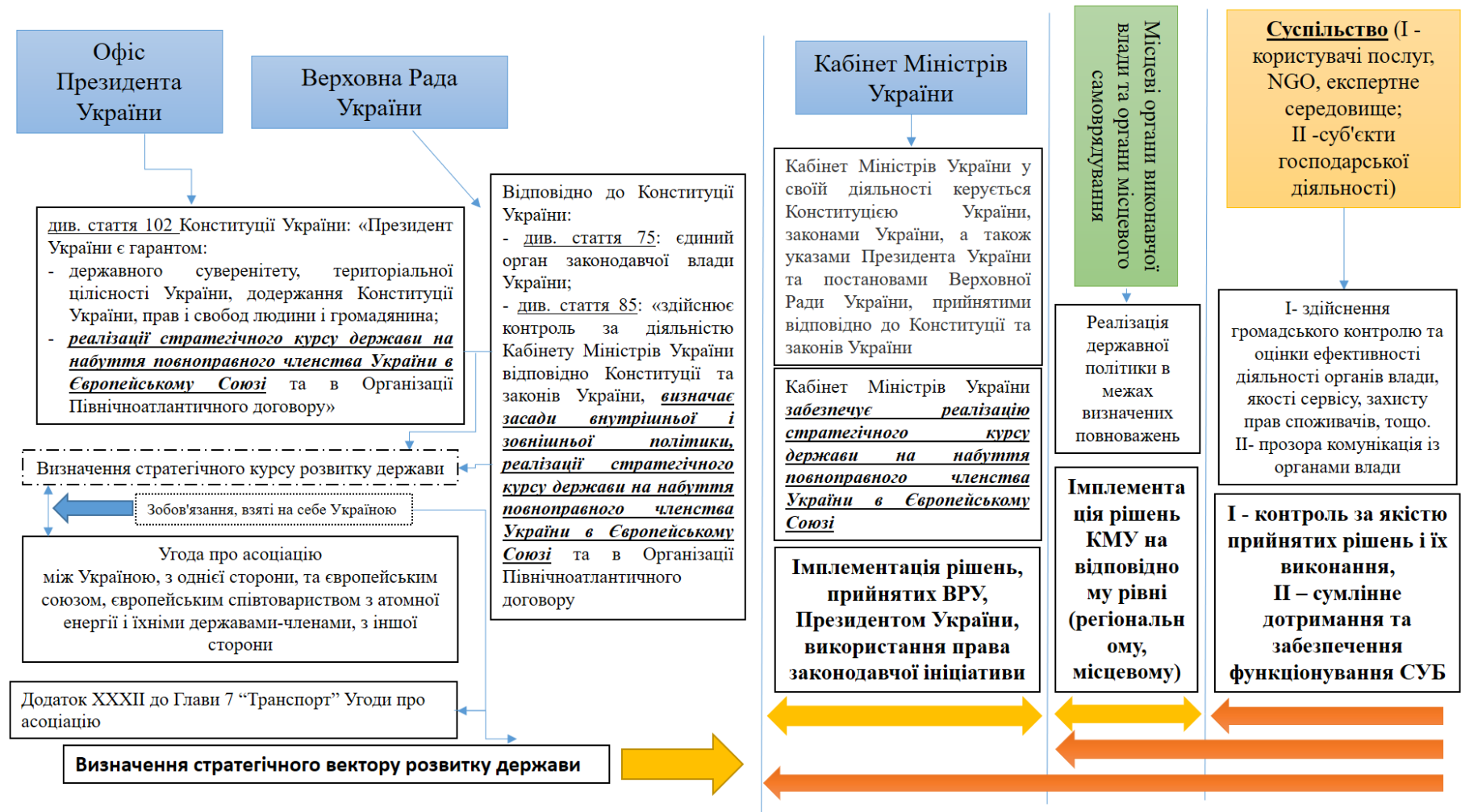
Першочергові напрями розвитку взаємодії ЄІС Укртрансбезпеки з іншими органами влади в частині онлайн-обміну інформацією з метою забезпечення безпеки комерційного автомобільного транспорту.

Функції та об'єкт взаємодії	Органи влади із якими здійснюється обмін	Фактичний результат взаємодії
<p>Адміністративні послуги (допуск до ринку). <i>Наведений перелік функцій не виключний</i></p> <p>Одноразовий дозвіл на міжнародні вантажні перевезення, дозвіл ЄКМТ</p> <p>Ведення електронного реєстру маршрутів</p> <p>Дозвіл на перевезення вантажів із перевищенням габаритів та параметрів ваги</p>	<p>Держмитслужба щодо контролю перетину кордону та фактичного використання дозволу, електроні митна декларація, запровадження електронної товаротransпортної накладної, тощо. ДержавотрансНДІпроект та ГСЦ МВС – щодо онлайн обміну необхідною інформацією при розподілі дозволів ЄКМТ тощо.</p> <p>Організатори перевезень місцеві органи виконавчої влади, та органи місцевого самоврядування щодо відкриття (закриття маршрутів, номіновані перевізники, умови перевезень, тощо, а також необхідно надавати допуск організаторам до ЄІС)</p> <p>НПУ, Укравтодор (щодо забезпечення онлайн-обміну інформацією та автоматизації видачі дозволу), Держмитслужба (щодо підтвердження ТТН або іншого документа на вантаж)</p>	<p>Повна автоматизація видачі (розподілу) дозволів та впровадження онлайн контролю за їх використанням</p> <p>Запровадження електронної реєстру (мережі) автобусних маршрутів, прозорість прийняття рішень</p> <p>Повна автоматизація видачі дозволів із підтвердженням вагових параметрів</p>
<p>Заходи контролю</p> <p>Здійснення рейдових перевірок</p> <p>Здійснення автоматичного контролю системами WIM</p>	<p>МВД (в частині реєстрації транспортного засобу, інформація про водія), організатори перевезення (умови перевезення та правомірність), база даних МТСБУ щодо наявності страхового поліса, обмін інформацією із іншими органами влади</p>	<p>Запровадження повної автоматизації процесу ГВК</p> <p>Запровадження електронного протоколу інспектора</p> <p>Запровадження автоматизованого процесу контролю</p>
<p>Технічне розслідування та ведення статистики</p> <p>База даних про ДТП на комерційному автомобільному транспорті</p> <p>Електронна система технічного розслідування ДТП на комерційному автомобільному транспорті</p>	<p>Загальнодержавна система має бути запроваджена Національною поліцією із включення інформації із реєстру ліцензіатів та інших модулів електронної системи Укртрансбезпеки, із долученням інформації МОЗ, ДСНС, ГСЦ МВС тощо</p> <p>МВД (НПУ, ДСНС, ГСЦ МВС), МОЗ, Укравтодор, ДержавотрансНДІпроект тощо</p>	<p>Запровадження загальнодержавного реєстру ДТП та наслідків від них, відповідно до стандартів країн ЄС</p> <p>Запровадження відповідної електронної системи</p>

Організаційна структура онлайн-обміну інформацією між органами влади за основними напрямками функціонування системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту



Послідовність модернізації системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту з урахуванням євроінтеграційного вектору України



Пропозиція структури повноважень Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України у системі публічного управління безпекою на транспорті

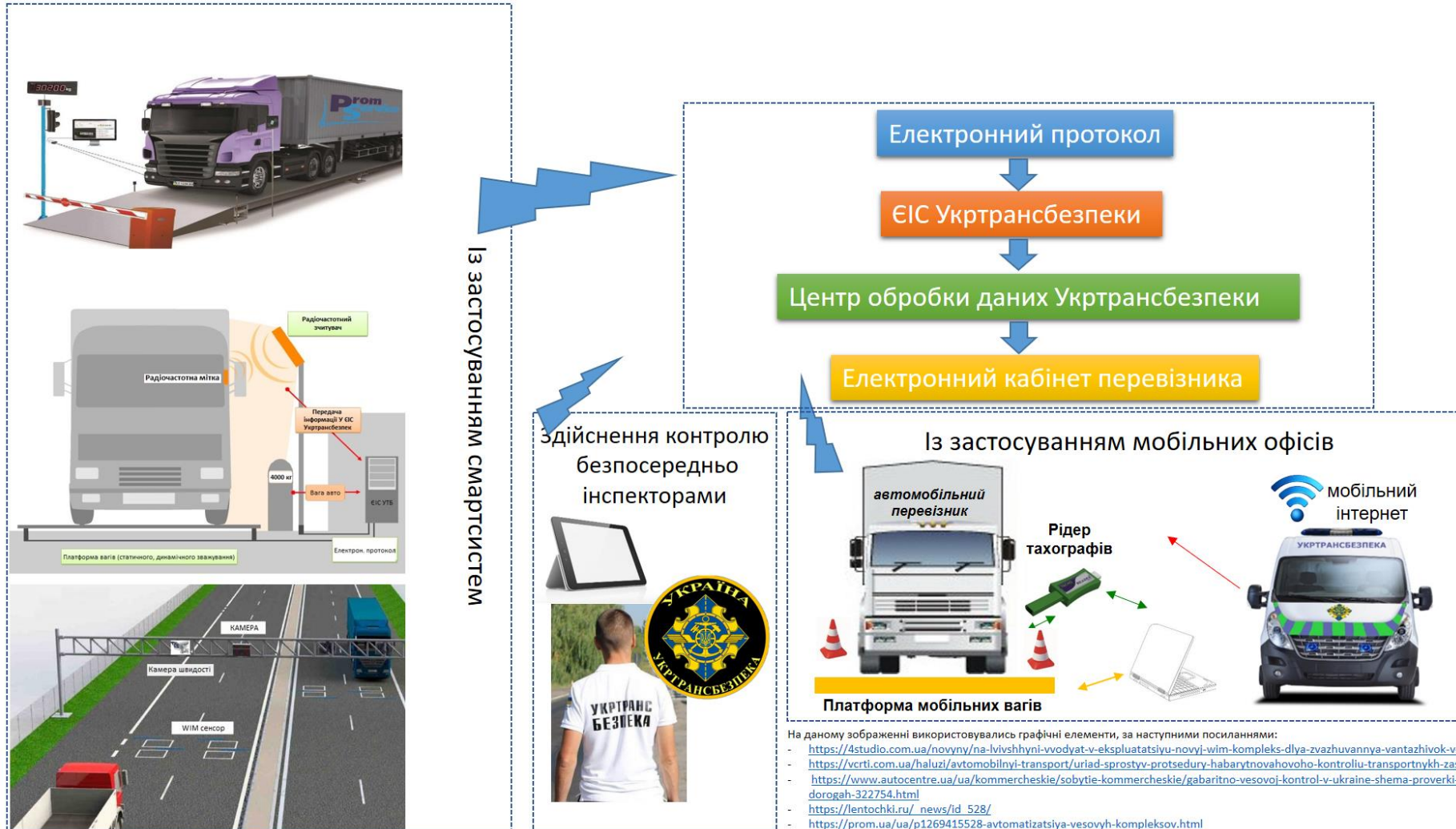
р



Структура взаємодії органів влади у галузі безпеки дорожнього руху



Комбінований спосіб здійснення рейдових перевірок інспекторами Укртрансбезпеки



Структура системи публічного управління безпекою комерційного автомобільного транспорту





**НАЦІОНАЛЬНА ПОЛІЦІЯ
УКРАЇНИ
ДЕПАРТАМЕНТ
ПАТРУЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ**

вул. Федора Ернста, 3, м. Київ, 03048,
тел. 287-82-82, public@patrol.police.gov.ua

Ідентифікаційний код 40108646

16.06.2021 № 13578/44/27/02-2021

На № _____ від _____

Г
В'ячеславу Дідківському
вул. Осокорська 2 А, кв. 830,
м. Київ

**Щодо впровадження результатів
дисертаційного дослідження**

Шановний пане В'ячеславе!

В межах створення та подальшого розвитку бази даних щодо дорожньо-транспортних пригод (програмне забезпечення) з метою проведення аналізу дорожньо-транспортних пригод як функціональної підсистеми єдиної інформаційної системи МВС було використано результати наукових досліджень та рекомендації, викладені у Вашій дисертації на тему «Становлення та розвиток системи публічного управління безпекою на комерційному автомобільному транспорті у сучасній Україні».

Таким чином, особливу увагу приділено забезпеченню обміном інформацією з іншими системами центральних органів виконавчої влади щодо створення ризико-орієнтовної системи класифікації причин виникнення дорожньо-транспортних пригод, формування аналітичного модуля проведення аналізу отриманих даних у онлайн режимі та необхідності на етапі впровадження даного програмного продукту та в частині практичного використання даної системи.

Одночасно із цим, у подальшому планується розвиток інших електронних систем та їх автоматизації у Національній поліції України із ефективним виконанням службових завдань поліцейськими, а також з метою покращення інституційної спроможності органу влади.

Перший заступник начальника

Олексій БІЛОШИЦЬКИЙ

МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ
УКРАЇНИ
просп. Перемоги, 14, м. Київ, 01135,
тел.: (044) 351-40-96, 351-49-54, 351-40-01,
факс: (044) 351-48-45
E-mail: miy@mtu.gov.ua,
сайт: www.mtu.gov.ua,
код згідно ЄДРПОУ 37472062

Довідка

про впровадження результатів дисертаційного дослідження
аспіранта кафедри суспільного розвитку та суспільно – владних відносин
Національної академії державного управління при Президентові України
Дідківського В'ячеслава Миколайовича,
на здобуття наукового ступеня Доктора філософії з публічного управління та
адміністрування за спеціальністю 281 «Публічне управління та
адміністрування» на тему:
«Становлення та розвиток системи публічного управління безпекою на
комерційному автомобільному транспорті у сучасній Україні»

Надана про те, що Директоратом з безпеки на транспорті Міністерства інфраструктури України на етапі розгляду та погодження Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року та розробки Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 року застосовано певні результати дисертаційного дослідження Дідківського В'ячеслава Миколайовича на тему «Становлення та розвиток системи публічного управління безпекою на комерційному автомобільному транспорті у сучасній Україні» в частині розробки та запровадження електронних систем та баз даних, розвитку безпекової інфраструктури, внесення змін у діюче законодавство України із метою покращення інституційної спроможності органів влади та забезпечення розвитку системи публічного управління безпекою на комерційному автомобільному транспорті, що знайшло своє відображення у відповідних документах.

Також, рекомендації даного дисертаційного дослідження будуть враховані у подальшому розвитку системи управління безпекою, шляхом внесення змін у нормативно-правову базу та виконання інших функцій, покладених на структурний підрозділ.

Генеральний Директор
Директорату з безпеки на транспорті

Антон ЩЕЛКУНОВ



№39/3762-21 від 15.04.2021



УКРАЇНА

РІВНЕНСЬКА ОБЛАСНА ДЕРЖАВНА АДМІНІСТРАЦІЯ

Майдан Просвіти, 1, м. Рівне, 33028, тел. (036-2) 26-47-88, факс (036-2) 62-07-85
E-mail: roda@rv.gov.ua, www.rv.gov.ua Код ЄДРПОУ 13986712

На № _____ від _____

ДОВІДКА

про впровадження результатів дисертаційного дослідження
аспіранта кафедри суспільного розвитку та суспільно-владних відносин
Національної академії державного управління при Президентові України
Дідківського В'ячеслава Миколайовича,
на здобуття наукового ступеня Доктора філософії з публічного управління
та адміністрування за спеціальністю 281 «Публічне управління та
адміністрування» на тему:
«Становлення та розвиток системи публічного управління безпекою на
комерційному автомобільному транспорті у сучасній Україні»

Надана про те, що результати дисертаційного дослідження Дідківського В'ячеслава Миколайовича на тему: «Становлення та розвиток системи публічного управління безпекою на комерційному автомобільному транспорті у сучасній Україні» використано у безпосередній діяльності Рівненської обласної державної адміністрації та стратегічному плануванні розвитку Рівненської області.

Зокрема, враховано результати дослідження в частині формування стійкої, прозорої і системної взаємодії із профільними громадськими організаціями, безпосередньої комунікації із споживачами послуг для визначення наявних недоліків у якості транспортних послуг. У стратегічному аспекті здійснюється аналіз оптимальної електроніфікації та автоматизації функцій та повноважень обласної державної адміністрації, для максимально ефективного запровадження електронних систем із врахуванням специфіки та особливостей регіону.

Голова
адміністрації

Віталій КОВАЛЬ

Рівненська обласна державна адміністрація
№ вих-4018/0/01-48/21 від 15.04.2021 16:04 29





УКРАЇНА
ЖИТОМИРСЬКА МІСЬКА РАДА
ВИКОНАВЧИЙ КОМІТЕТ

майдан ім. С.П.Корольова, 4/2, м. Житомир, 10014, тел. 48-11-85
E-mail mvk@zt-rada.gov.ua, код ЄДРПОУ 04053625

15.04.21 № 02-06/1900

ДОВІДКА

про впровадження результатів дисертаційного дослідження
аспіранта кафедри суспільного розвитку та суспільно – владних відносин
Національної академії державного управління при Президентові України
Дідківського В'ячеслава Миколайовича,
на здобуття наукового ступеня Доктора філософії з публічного управління та
адміністрування за спеціальністю 281 «Публічне управління та
адміністрування»
на тему: «Становлення та розвиток системи публічного управління безпекою
на комерційному автомобільному транспорті у сучасній Україні»

Виконавчим комітетом, структурними підрозділами Житомирської міської ради практично застосовано результати дисертаційного дослідження Дідківського В'ячеслава Миколайовича на тему: «Становлення та розвиток системи публічного управління безпекою на комерційному автомобільному транспорті у сучасній Україні» в частині розробки та запровадження електронної системи моніторингу функціонування громадського транспорту та формування аналітичної системи пасажиропотоку і оцінки якості транспортних послуг.

Зокрема, запроваджено у дію електронний квиток із системою верифікації та ідентифікації пасажирів, аналітичним модулем та системою безготівкового розрахунку.

Також заплановано подальший розвиток електронної системи з метою доповнення додатковими модулями, враховуючи результати дослідження та надані рекомендації у дисертації, а також відповідно до повноважень та функцій виконавчого комітету.

Окремим і важливим елементом формування системи публічного управління із забезпечення безпеки функціонування громадського транспорту, в межах м. Житомира, є посилення взаємодії із представниками неурядових організацій та експертним середовищем, для прийняття максимально виважених і збалансованих рішень, враховуючи попит та потреби громади нашого міста.

Міський голова


Сергій Сухомлин



ЗАКАРПАТСЬКА ОБЛАСНА ДЕРЖАВНА АДМІНІСТРАЦІЯ
ДЕПАРТАМЕНТ ІНФРАСТРУКТУРИ, РОЗВИТКУ І УТРИМАННЯ МЕРЕЖІ
АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРІГ ЗАГАЛЬНОГО КОРИСТУВАННЯ
МІСЦЕВОГО ЗНАЧЕННЯ

пл. Народна, 4, м. Ужгород, 88008, тел./факс: (0312) 65-83-70
 e-mail: odainfra@carpathia.gov.ua, код згідно з ЄДРПОУ 44371060

від 15.04.2021 № 24/01-09/03.2 На № _____ від _____

Довідка

про впровадження дисертаційного дослідження
 Дідківського В'ячеслава Миколайовича

Результати дисертаційного дослідження аспіранта кафедри суспільного розвитку та суспільно-владних відносин Національної академії державного управління при Президентові України Дідківського В'ячеслава Миколайовича, на здобуття наукового ступеню Доктора філософії з публічного управління та адміністрування за спеціальністю 281 «Публічне управління та адміністрування» на тему: «Становлення та розвиток системи публічного управління безпекою на комерційному автомобільному транспорті у сучасній Україні». Враховано науково-обґрунтовані результати дослідження дисертанта в частині формування та реалізації системи публічного управління безпекою на комерційному автомобільному транспорті в межах повноважень Закарпатської обласної державної адміністрації, у тому числі щодо організації пасажирських перевезень та запровадження системи моніторингу функціонування даного сегменту ринку.

Директор департаменту



Едуард МАЛЯР



МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ «ЖИТОМИРСЬКА ПОЛІТЕХНІКА»
 Ministry of Education and Science of Ukraine, Zhytomyr Polytechnic State University

вул. Чуднівська, 103, м. Житомир, 10005
 103, Chudnivska Str., Zhytomyr, Ukraine, 10005
 Phone/fax: (0412) 24-14-22, 24-14-23, e-mail: rector@ztu.edu.ua, https://ztu.edu.ua, код ЄДРПОУ 05407870

СИСТЕМА УПРАВЛІННЯ ЯКІСТЮ ВІДПОВІДАЄ ДСТУ ISO 9001:2015
 QUALITY MANAGEMENT SYSTEM ISO 9001:2015

Від 07.06.2021 № 44-21.00/1358
 На № _____ від _____

Довідка

**про впровадження результатів дисертаційного дослідження
 аспіранта кафедри суспільного розвитку та суспільно – владних відносин
 Національної академії державного управління при Президенті України
 Дідківського В'ячеслава Миколайовича,
 на здобуття наукового ступеня Доктора філософії з публічного управління
 та адміністрування за спеціальністю 281 «Публічне управління та
 адміністрування» на тему:**

**«Становлення та розвиток системи публічного управління безпекою на
 комерційному автомобільному транспорті у сучасній Україні»**

Засвідчую, що науково-практичні результати дисертаційного дослідження В.М. Дідківського в сфері публічного управління безпекою на комерційному автомобільному транспорті використовуються в освітньому процесі Державного університету «Житомирська політехніка» при підготовці фахівців за освітніми ступенями «бакалавр» та «магістр» за спеціальністю 281 «Публічне управління та адміністрування».

Пропозиції впроваджено в освітній процес для удосконалення структури та змісту навчально-методичного забезпечення таких навчальних дисциплін, як: «Державна політика в сфері національної безпеки», «Публічна політика», «Державне регулювання економіки та економічна політика», «Аналіз державної політики».

Висновки, наведені в дисертації, сприяють удосконаленню освітнього процесу, підвищенню якості підготовки фахівців з публічного управління та адміністрування в частині отримання ними теоретичних і практичних знань в сфері управління безпекою на комерційному автомобільному транспорті як складової національної безпеки.

Використання результатів дослідження В.М. Дідківського свідчить про їх завершеність, реальність і можливість впровадження в освітній процес закладів вищої освіти.

Довідка видається на підставі представлення до Спеціалізованої вченої ради.

Ректор



Віктор СВДОКИМОВ



«СУСАР»

**ГРОМАДСЬКА СПІЛКА «СПІЛКА УЧАСНИКІВ СПЕЦІАЛЬНОГО
АВТОДОРОЖНОГО РУХУ**

Вул. Визволення, 2, оф. 226, м. Вінниця, 21050
Тел.: (0432)67-37-89 (факс); моб.: 0674304255
Код ЄДРПОУ: 39626268

Вих. № 50 від 15.04.2021 р.

Довідка

про впровадження дисертаційного дослідження

Дідківського В'ячеслава Миколайовича

Результати дисертаційного дослідження аспіранта кафедри суспільного розвитку та суспільно – владних відносин Національної академії державного управління при Президентіві України Дідківського В'ячеслава Миколайовича, на здобуття наукового ступеню наукового ступеня Доктора філософії з публічного управління та адміністрування за спеціальністю 281 «Публічне управління та адміністрування» на тему: «Становлення та розвиток системи публічного управління безпекою на комерційному автомобільному транспорті у сучасній Україні». Враховано науково-обґрунтовані пропозиції дисертанта стосовно шляхів реформування елементу державного нагляду (контролю), враховуючи найкращі практики країн Європейського Союзу, що долучено до програм навчання, які здійснює наша громадська організація у тому числі для органів державної влади різних рівнів.

Цілком підтримуємо важливий аспект, викладений у дисертаційному дослідженні, в частині посилення участі галузевих неурядових установ та організацій в частині формування та реалізації державної політики, що значно покращить якість прийняття рішень.

Голова Спілки



Володимир Безбах