

МІЖРЕГІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ УПРАВЛІННЯ ПЕРСОНАЛОМ

Кваліфікаційна наукова
праця на правах рукопису

ЧАБАНОВ АНДРІЙ МИХАЙЛОВИЧ

УДК 346.548(477)

ДИСЕРТАЦІЯ
ТРАНСПОРТНА БЕЗПЕКА В УКРАЇНІ ЯК СКЛАДОВА ДЕРЖАВНОЇ
ПОЛІТИКИ У СФЕРІ НАЦІОНАЛЬНОЇ БЕЗПЕКИ

25.00.02 – механізми державного управління

Подається на здобуття наукового ступеня кандидата наук з державного управління

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

_____ А.М. Чабанов

(підпис, ініціала та прізвище здобувача)

Науковий керівник:
Семенець-Орлова Інна Андріївна,
доктор наук з державного
управління, професор

Київ - 2025

АНОТАЦІЯ

Чабанов А. М. Транспортна безпека в Україні як складова державної політики у сфері національної безпеки. – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора філософії за спеціальністю 281 – Публічне управління та адміністрування (28 – Публічне управління та адміністрування). - Міжрегіональна Академія управління персоналом, Київ, 2025.

У дисертації здійснено теоретичне узагальнення, розроблено наукові положення та отримано наукові результати, що в сукупності сприяють вирішенню наукового завдання в межах публічного управління та адміністрування. Це завдання полягає у дослідженні теоретико-методологічних засад транспортної безпеки в Україні як складової державної політики в контексті національної безпеки, а також у формулюванні практичних рекомендацій для удосконалення цієї сфери суспільних відносин.

Проаналізовано стан розробки наукової проблематики забезпечення транспортної безпеки в Україні. У цьому контексті відзначено, що питання забезпечення транспортної безпеки набуло особливої актуальності в умовах активної динаміки у сфері національної безпеки, технологічних нововведень, а також зростання глобальних загроз, таких як тероризм та кіберзагрози. Проведений аналіз показав, що наукові дослідження з цієї тематики в Україні перебувають на стадії розвитку, тому існує необхідність у більш глибокому вивченні комплексних аспектів транспортної безпеки, які охоплюють технічні, правові, організаційні та соціальні чинники. Встановлено, що питання інтеграції транспортної безпеки в загальну систему національної безпеки є недостатньо дослідженим, що створює певні труднощі для формулювання ефективних політик у цій галузі.

Узагальнено підходи до стратегічного планування транспортної безпеки в Україні, що дозволило визначити основні напрямки вдосконалення цієї системи в контексті державної політики. Виявлено, що існуючі стратегії та

програми, хоча і мають певну цінність, потребують оновлення, оскільки в умовах динамічного розвитку транспортних систем, зростаючих загроз та змін у міжнародному середовищі виникає потреба в нових, більш ефективних підходах. Основними напрямками, які були визначені в дослідженні, є інтеграція транспортної безпеки в загальний контекст національної безпеки, вдосконалення нормативно-правової бази, удосконалення системи координації між органами державної влади та організаціями, а також забезпечення комплексного підходу до безпеки транспорту, що включає як технологічні інновації, так і соціальні аспекти.

Виявлено особливості міжнародного досвіду в управлінні транспортною безпекою, що дає змогу сформуванню адаптовану модель для України, враховуючи її національні особливості та потреби. У результаті проведеного аналізу міжнародного досвіду в галузі транспортної безпеки було виявлено ряд підходів, що успішно застосовуються в інших країнах. Зокрема, мова йде про використання сучасних технологій моніторингу, розвитку інтегрованих інформаційних систем, а також запровадження ефективних систем управління ризиками на транспорті. Крім того, міжнародний досвід свідчить про важливість створення єдиних стандартів безпеки, що дозволяють забезпечити високий рівень захисту критичної інфраструктури від потенційних загроз. Зокрема, розглянуті практики країн Європейського Союзу та США можуть бути використані для вдосконалення національної політики в цій сфері, що сприятиме інтеграції України в європейський простір безпеки.

Проаналізовано сучасний стан забезпечення транспортної безпеки в Україні, що дозволило виявити як позитивні, так і негативні аспекти, які потребують детального розгляду. Встановлено, що в Україні існує низка правових, організаційних та технічних проблем, які ускладнюють ефективне забезпечення транспортної безпеки. Окремі органи влади мають недостатній рівень координації та співпраці, що знижує ефективність заходів, спрямованих на забезпечення безпеки транспортних систем. Виявлено також, що основні законодавчі акти потребують оновлення для відповіді на нові виклики в сфері

безпеки. Однак, незважаючи на існуючі труднощі, певні позитивні зрушення в цій галузі є очевидними. Зокрема, зазначено про створення нових стандартів у сфері безпеки транспортних засобів та інфраструктури, а також розвиток системи моніторингу та реагування на загрози.

Окреслено перспективи вдосконалення правового регулювання та управління транспортною безпекою в Україні. Підкреслено, що для досягнення високого рівня ефективності в цій сфері необхідно розробити нові стратегії, що передбачають як технологічні нововведення, так і зміни в правовій базі, що дозволять адаптувати національну систему транспортної безпеки до сучасних вимог і міжнародних стандартів. Крім того, наголошено на необхідності посилення міжвідомчої координації, а також розвитку системи моніторингу та прогнозування потенційних загроз. Це дозволить не лише знижувати ризики, але й створювати умови для стійкого розвитку національної транспортної інфраструктури в умовах глобальних викликів.

Наукова новизна одержаних результатів полягає в розвитку теоретичних засад та формулюванні нових науково-методологічних положень, що визначають сутнісні особливості та шляхи вдосконалення управління транспортною безпекою в контексті забезпечення національної безпеки в сучасній Україні. Основні результати наукової новизни дисертації полягають у тому, що вперше обґрунтовано необхідність комплексного підходу до управління транспортною безпекою як частини державної політики в сферах національної безпеки та оборони в умовах гібридних загроз. Цей підхід передбачає інтеграцію безпекових, управлінських і правових механізмів для формування адаптивної системи реагування на загрози. Окрім того, окреслено напрями формування адаптивної моделі управління транспортною безпекою, що включає впровадження інноваційних інструментів управління ризиками, розвиток багаторівневої системи моніторингу, посилення міжсекторальної взаємодії та адаптацію управлінських рішень до динаміки зовнішніх і внутрішніх викликів.

Удосконалено підходи до формування державної політики транспортної безпеки як складової системи національної безпеки України шляхом деталізації її структурних елементів та функціональних взаємозв'язків із іншими складовими державної безпекової політики, а також оцінку ефективності діючих механізмів правового регулювання та управління транспортною безпекою, зокрема з огляду на їх відповідність принципам ризик-орієнтованого управління та здатність забезпечувати стійкість до гібридних загроз.

Набули подальшого розвитку теоретичне осмислення поняття «транспортна безпека» як об'єкта державного управління в системі національної безпеки, що охоплює стан захищеності транспортної системи від загроз для забезпечення її сталого функціонування та включає інструменти й механізми управління ризиками у транспортній сфері, а також науково-методологічні засади удосконалення управління транспортною безпекою, що охоплюють системний аналіз ризиків, інтеграцію стратегічного планування, розвиток міжвідомчої координації, цифровізацію управлінських процесів, посилення державного контролю, гармонізацію правових норм з європейськими стандартами та підвищення кадрової спроможності органів публічної влади.

Ключові слова: державна політика; логістичні процеси; транспортна галузь; сталий розвиток та енергетична безпека; транспортний сервіс та його інвестиційна привабливість; місцевий, міський та громадський транспорт; державне регулювання та ефективність; транспортна система та автотранспортні підприємства; нейтралізація ризиків в системі національної безпеки; вантажні перевезення; енергоефективність та чисті транспортні засоби; мультимодальні перевезення; відновлювальні джерела енергії; вуглеводневе паливо; стратегічне управління та економічне зростання.

ABSTRACT

Chabanov A. M. Transport security in Ukraine as a component of state policy in the field of national security. – Manuscript. Thesis for obtaining a PhD Degree; Specialty 281 – Governance and Public Administration (28 – Governance and Public Administration). – Interregional Academy of Personnel Management, Kyiv, 2025.

This thesis presents a theoretical generalization, develops scientific provisions, and presents research findings that collectively contribute to solving the scientific problem within the field of public administration. This problem involves the study of the theoretical and methodological foundations of transport security in Ukraine as part of state policy in the context of national security, as well as formulating practical recommendations for improving this area of social relations.

The study analyzes the current state of scientific development regarding the issue of transport security in Ukraine. It is emphasized that the issue of ensuring transport security has acquired particular relevance due to the active dynamics in the field of national security, technological innovations, and the growing global threats such as terrorism and cyber threats. The analysis reveals that scientific research on this topic in Ukraine is in its developmental stage, indicating the need for a more in-depth examination of the complex aspects of transport security, including technical, legal, organizational, and social factors. It is determined that the integration of transport security into the general national security system remains insufficiently studied, which complicates the development of effective policies in this area.

The study generalizes approaches to strategic planning in the field of transport security in Ukraine, allowing for the identification of key directions for improving this system within the framework of state policy. It is found that although existing strategies and programs are valuable, they require updating, as the dynamic development of transport systems, the increase in threats, and the changing international environment demand new and more effective approaches. Among the main directions identified in the study are: the integration of transport security into the overall national security context; improvement of the legal and regulatory

framework; strengthening coordination between government bodies and organizations; and ensuring a comprehensive approach to transport security that encompasses both technological innovations and social aspects.

The features of international experience in transport security management are analyzed, which made it possible to form an adapted model for Ukraine, taking into account its national characteristics and needs. The analysis of international experience in the field of transport security made it possible to highlight a number of approaches successfully applied in other countries. In particular, the use of modern monitoring technologies, the development of integrated information systems, and the implementation of effective risk management systems in the transport sector are noted. Moreover, international experience emphasizes the importance of introducing unified safety standards that ensure a high level of protection for critical infrastructure against potential threats. The practices of the European Union and the United States, in particular, can be applied to improve national policy in this area, facilitating Ukraine's integration into the European security space.

The current state of transport security in Ukraine is analyzed, revealing both positive and negative aspects that require detailed consideration. It is established that Ukraine faces a number of legal, organizational, and technical issues that hinder the effective provision of transport security. Some state institutions demonstrate insufficient coordination and interaction, which reduces the effectiveness of security measures within the transport system. It is also found that key legislative acts require revision in order to adequately respond to new security challenges. Despite existing difficulties, certain positive developments are observed, including the creation of new vehicle and infrastructure safety standards, as well as the development of systems for threat monitoring and response.

Prospects for the improvement of legal regulation and management of transport security in Ukraine are outlined. It is emphasized that achieving a high level of efficiency in this field requires the development of new strategies that combine technological innovations with changes in the legal framework, enabling the national

transport security system to adapt to current demands and international standards. In addition, the need to strengthen interagency coordination and to develop systems for monitoring and forecasting potential threats is highlighted. This will not only reduce risks but also create conditions for the sustainable development of national transport infrastructure in the context of global challenges.

The scientific novelty of the results lies in the development of theoretical foundations and the formulation of new scientific and methodological principles that define the essential characteristics and directions for improving transport security management in the context of ensuring the national security of modern Ukraine. The key findings of the study substantiate the need for a comprehensive approach to managing transport security as part of the state policy in national security and defense under hybrid threats. This approach involves integrating security, management, and legal mechanisms to form an adaptive threat-response system. Furthermore, the research outlines the directions for developing an adaptive model of transport security management, which includes the implementation of innovative risk management tools, the establishment of a multi-level monitoring system, the strengthening of intersectoral cooperation, and the adaptation of management decisions to the dynamics of internal and external challenges.

The approaches to the formation of the state transport security policy as a part of Ukraine's national security system have been improved. This was achieved by detailing its structural components and functional interrelations with other elements of the state security policy, and by assessing the effectiveness of the current legal and administrative mechanisms for transport security, particularly their compliance with risk-based management principles and their ability to ensure resilience to hybrid threats.

The theoretical understanding of 'transport security' as an object of public administration within the national security system has been further developed. It encompasses the state of protection of the transport system against threats to ensure its sustainable functioning. This includes tools and mechanisms for risk management in the transport sector. Furthermore, the scientific and methodological foundations

for improving transport security management have been enhanced, covering risk analysis, the integration of strategic planning, the development of interagency coordination, the digitalization of administrative processes, the strengthening of state oversight, the harmonization of legal norms with European standards, and the enhancement of public authorities' capabilities.

Keywords: public policy; logistics processes; transport industry; sustainable development and energy security; transport service and its investment attractiveness; local, municipal and public transport; state regulation and efficiency; transport system and motor transport enterprises; neutralization of risks in the national security system; freight transport; energy efficiency and clean vehicles; multimodal transport; renewable energy sources; hydrocarbon fuels; strategic management and economic growth.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ НАУКОВИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

А. В яких опубліковані основні наукові результати здобувача

Статті у фахових виданнях України:

1. Чабанов А. М. Особливості нормативно-правового регулювання транспортної безпеки України: реалії та перспективи. *Публічне урядування*. 2023, №3, С. 66-74. [https://doi.org/10.32689/2617-2224-2023-3\(36\)-8](https://doi.org/10.32689/2617-2224-2023-3(36)-8)

2. Чабанов А. М. (2023). Поняття та змістовне наповнення транспортної безпеки в державно-управлінському вимірі. *Експерт: парадигми юридичних наук і державного управління*, 2023, 3(27), 68-77. [https://doi.org/10.32689/2617-9660-2023-3\(27\)-70-79](https://doi.org/10.32689/2617-9660-2023-3(27)-70-79)

3. Чабанов А. М. Імплементация європейських стандартів транспортної безпеки як чинник національної стійкості України. *Суспільство і національні інтереси*, 2025, 5(13), С. 709-720.

Статті у виданнях, що входять у наукометричну базу Scopus:

4. Hordieiev M, Nalyvaiko N, Parkhomenko-Kutsevil O, Molyboha R, Chabanov A. The Metamorphosis of Global Trade Routes: Immediate Challenges and Advanced Logistics Techniques. *Management (Montevideo)* [Internet]. 2025, 17, 3:257, <https://managment.ageditor.uy/index.php/managment/article/view/257>.

Особистий внесок: проаналізовано сучасні цифрові інструменти у переосмисленні операцій ланцюга поставок, підвищенні стійкості та швидкості реагування, запропоновано модель управління ризиками, адаптованих до викликів цифрової трансформації, пов'язаних з кібербезпекою та витратами у транспортній сфері.

В. Які додатково відображають наукові результати дисертації

Тези конференцій:

5. Чабанов А. М. Транспортна безпека як складова державної політики забезпечення національної безпеки в умовах цифрового суспільства. *Цифрове суспільство: міжнародні економічні відносини, управління, фінанси та соціум:*

матеріали міжнародної науково-практичної конференції. Дніпро : Університет митної справи та фінансів (25 квіт. 2025 р., Дніпро). С. 200-202.

6. Чабанов А. М. Виклики та пріоритети транспортної безпеки України: управлінський вимір. Публічне управління та адміністрування в Україні: євроінтеграційний поступ : матеріали Всеукраїнської науково-практичної конференції за міжнародною участю (Івано-Франківськ, 30 травня 2025 р.). С. 372-376.

7. Чабанов А., Семенець-Орлова І. Окремі аспекти забезпечення безпеки залізничного транспорту України в умовах сучасних викликів. Економіка та публічне управління: нові виклики та рішення: матеріали Всеукр. наук.-практ. конф., Харків, 18-19 січня 2024 р. / Редкол.: В. В. Лебедченко та ін. Національний аерокосмічний університет ім. М. Є. Жуковського «ХАІ», 2024. С. 247-250.

Особистий внесок: визначені проблеми забезпечення безпеки залізничного транспорту України в умовах сучасних викликів.

8. Чабанов А.М. Стратегічні завдання транспортної безпеки в умовах сучасних викликів. Збереження національної ідеї та національної самосвідомості українського народу в контексті історичних подій ХХ–ХХІ століть : зб. наук. пр. Хмельницького ін-ту МАУП. Хмельницький: Вид-во МАУП, 2023. Вип. 16. С. 236-242.

9. Чабанов А.М. Основні підходи до поняття «транспортна безпека» в науковому дискурсі. Всеукраїнська науково-практична конференція «Конституція України: держава і право в умовах воєнного стану»: Збірник матеріалів конференції, м. Київ, 28 червня 2022 р. Київ: Міжрегіональна Академія управління персоналом, 2022. С. 163-168.

ЗМІСТ

ВСТУП.....	14
РОЗДІЛ 1	
ЗАГАЛЬНОТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ТРАНСПОРТНОЇ БЕЗПЕКИ ЯК СКЛАДОВОЇ НАЦІОНАЛЬНОЇ БЕЗПЕКИ ДЕРЖАВИ.....	22
1.1. Місце та значення транспортної безпеки в системі національної безпеки держави.....	22
1.2. Науково-теоретичні підходи до поняття та змістовного наповнення транспортної безпеки.....	35
1.3. Особливості міжнародного досвіду формування та розвитку транспортної безпеки.....	60
Висновки до розділу 1.....	89
РОЗДІЛ 2	
СУЧАСНИЙ СТАН ТРАНСПОРТНОЇ БЕЗПЕКИ ДЕРЖАВИ ЯК СКЛАДОВОЇ НАЦІОНАЛЬНОЇ БЕЗПЕКИ.....	92
2.1. Правове регулювання транспортної безпеки держави.....	92
2.2. Структурно-функціональна характеристика транспортної безпеки держави.....	118
2.3. Безпекові засади авіаційного транспорту як складової національної безпеки.....	146
Висновки до розділу 2.....	164
РОЗДІЛ 3	
ШЛЯХИ УДОСКОНАЛЕННЯ ДЕРЖАВНОЇ ТРАНСПОРТНОЇ ПОЛІТИКИ ТА ЇЇ РОЛЬ В СИСТЕМІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ НАЦІОНАЛЬНОЇ БЕЗПЕКИ.....	168

3.1. Реформування транспортної безпеки як стратегічний пріоритет національної безпеки України.....	168
3.2. Європейська інтеграція транспортної безпеки України як фактор зміцнення національної безпеки.....	190
3.3. Вдосконалення правового регулювання та управління транспортною безпекою в контексті забезпечення національної безпеки в сучасній Україні.....	212
Висновки до розділу 3.....	230
ВИСНОВКИ.....	234
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	239
ДОДАТКИ.....	259

ВСТУП

Актуальність теми. Сучасні виклики, що постають перед державою в умовах збройної агресії, гібридної війни, кібератак і загроз критичній інфраструктурі, актуалізують потребу у переосмисленні ролі транспортної системи, яка, будучи невід'ємною частиною економіки та інфраструктурного каркасу країни, водночас виступає стратегічним ресурсом для оборони, мобілізації, гуманітарного забезпечення та міжнародної інтеграції. Транспортна система, в умовах сучасних глобальних загроз, не може більше розглядатися лише як технічна чи відомча проблема. Вона стає критично важливою складовою національної безпеки, що потребує системного підходу на рівні державної політики, з урахуванням взаємозв'язку з іншими секторами: оборони, цивільного захисту, енергетики, економіки та зовнішньої політики. Транспортна безпека охоплює не тільки захист транспортної інфраструктури від різноманітних загроз, але й створення стабільних умов для функціонування транспортної мережі в умовах кризи чи війни.

Враховуючи геополітичне положення України, її транзитний потенціал та вразливість транспортної інфраструктури до зовнішніх і внутрішніх загроз, транспортна безпека набуває особливої критичної ваги. В Україні, через її стратегічне розташування між Європою та Азією, транспортне забезпечення є не лише функцією переміщення людей та вантажів, але й визначальним елементом національної оборони та економічної стабільності. Транспортна система також є ключовим елементом у забезпеченні мобільності, гуманітарної допомоги, мобілізації ресурсів та відновлення після кризових ситуацій. Вона має забезпечувати неперервність функціонування економічних зв'язків, гарантувати забезпечення національних потреб та підтримувати міжнародні економічні зв'язки країни, що є важливою складовою міжнародної інтеграції та геополітичних пріоритетів.

Зокрема, транспортна безпека України в сучасних умовах гібридної війни потребує нової стратегії, яка буде відповідати викликам зовнішніх і

внутрішніх загроз. Технічні аспекти транспортної безпеки повинні поєднуватися з правовими, організаційними та управлінськими підходами, що дозволяють державі оперативно і ефективно реагувати на зміни в міжнародній та внутрішній політичній ситуації. Транспортна система повинна бути здатною забезпечити необхідний рівень мобільності та функціональності навіть в умовах складних викликів, як-от бойові дії, терористичні акти чи природні катастрофи. Крім того, існуюча інфраструктура потребує постійної модернізації та оновлення, з огляду на її значення для забезпечення національної безпеки.

Дослідження транспортної безпеки як частини державної політики у сфері національної безпеки дозволяє розробити науково обґрунтовані підходи до її правового, інституційного та управлінського забезпечення, що є основою для формулювання рекомендацій щодо інтеграції цієї сфери в єдиний національний безпековий простір. Це дозволить створити систему управління транспортною безпекою, яка не лише забезпечить ефективне функціонування транспортних мереж у мирний час, але й у випадку виникнення надзвичайних ситуацій чи військових дій, коли транспортна система стає основним інструментом підтримки обороноздатності та функціонування держави в умовах кризи.

З огляду на зазначене, питання транспортної безпеки для України повинно стати пріоритетом державної стратегії національної безпеки, оскільки без ефективної транспортної інфраструктури країна не зможе забезпечити свою стійкість перед внутрішніми та зовнішніми загрозами, підтримувати стабільність та досягати цілей сталого розвитку. Тому доцільно розглядати транспортну безпеку як невід'ємну частину національної стратегії, що охоплює всі аспекти: від технічних і правових засад до взаємодії з іншими сферами національної безпеки, такими як енергетика, економіка та цивільний захист.

Теоретико-методологічною основою дисертаційної роботи є наукові праці авторів, таких як Т. Г. Атаманчук [5], А. О. Ключко [39], І.О. Семенець-

Орлова [40], Ф. Корж[49], Г. Б. Малахов[52], Г. П. Ситник[109], М. М. Рудик [107], Т. І. Тарахонич[114], Т.М.Тимчишин [115], які досліджують різні аспекти національної безпеки. Науковці роблять акцент на теоретичних засадах забезпечення безпеки на рівні держави, висвітлюючи як загальні підходи, так і специфічні аспекти в контексті сучасних викликів.

Особливу увагу в межах дисертаційного дослідження заслуговують наукові праці, що зосереджені на окремих аспектах транспортної політики та безпеки транспорту, зокрема, слід виділити таких вчених, як В.Бесчастний та А.Собакарь [7], А.В.Бойко [8], О.В.Клепікова [36], В.Г.Ковальов [41], Ю.О.Крихтіна [50], А.В.Матвєєва [53], А.М.Новікова [58], Л.М.Сукмановська [113], Г.П.Фердман [123] на інші.

Незважаючи на значний обсяг наукових досліджень у сфері транспортної політики, в рамках галузі «Публічне управління та адміністрування» недостатньо уваги приділялося комплексному аналізу проблеми транспортної безпеки як складової державної політики у забезпеченні національної безпеки України. Це, разом з її недостатньою розробленістю та важливістю в сучасних умовах, зокрема з огляду на зростаючі загрози для національної безпеки та необхідність посилення акцентів щодо забезпечення транспортної безпеки, підтверджує актуальність обраної теми дослідження.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертаційну роботу виконано відповідно до тематики досліджень Міжрегіональної академії управління персоналом за темою «Розвиток публічного управління та адміністрування в умовах системних галузевих реформ: соціальні, економічні, безпекові та культурні аспекти» (ДР № 0121U110533), в якій автор брав участь як співвиконавець (довідка № 463/1 від 21 лютого 2025 р.).

Мета і завдання дослідження. *Мета* дисертаційної роботи полягає у дослідженні ролі транспортної безпеки як важливої складової державної політики у сферах національної безпеки і оборони, аналізі її впливу на

стратегічні аспекти оборони, економіки та міжнародної інтеграції, а також розробці рекомендацій щодо удосконалення правового та управлінського забезпечення транспортної безпеки в умовах сучасних загроз.

Досягнення поставленої мети передбачає вирішення таких *завдань*:

- проаналізувати стан розробки наукової проблематики та розглянути теоретичні підходи до поняття і змісту транспортної безпеки як складової національної безпеки України;
- систематизувати підходи до нормативного закріплення стратегічних пріоритетів, цілей, завдань і заходів щодо системи транспортної безпеки України;
- охарактеризувати міжнародний досвід формування державної політики транспортної безпеки та подальшого її розвитку;
- проаналізувати сучасний стан забезпечення транспортної безпеки в Україні та оцінити ефективність наявних механізмів правового регулювання та управління цією сферою;
- запропонувати перспективні напрями правового регулювання та вдосконалення управління у сфері транспортної безпеки в контексті забезпечення національної безпеки в Україні, враховуючи нові загрози й виклики з орієнтацією на європейські стандарти.

Об'єкт дослідження – суспільні відносини, що виникають у системі національної безпеки держави.

Предмет дослідження – транспортна безпека як складова державної політики у сферах національної безпеки і оборони України.

Методи дослідження. Основу дисертаційної роботи становлять: сучасні теоретичні концепції державного управління, законодавчі та підзаконні нормативно-правові акти України, наукові публікації вітчизняних і зарубіжних дослідників з питань публічного управління, зокрема в сфері національної та транспортної безпеки, а також статистичні та соціологічні дані, матеріали, опубліковані в періодичних виданнях і наукових інтернет-ресурсах, які формують емпіричну основу дослідження. Для досягнення мети

роботи та вирішення визначених завдань застосовано комплекс загальнонаукових і спеціальних методів, зокрема: історичний (систематизовано основні дослідницькі підходи до транспортної безпеки та її розвитку як складової національної безпеки України); логічний (розкрито сутність та структуру транспортної безпеки в контексті забезпечення національної безпеки держави); описовий (досліджено сучасний стан транспортної безпеки в Україні та виявлено проблеми управлінської системи забезпечення цієї безпеки); порівняльний (здійснено компаративний аналіз особливостей забезпечення транспортної безпеки в Україні з міжнародними стандартами та досвідом інших країн); аналізу (охарактеризовано теоретико-методологічні засади дослідження транспортної безпеки та її вплив на формування національної безпеки); синтезу (визначено ключові елементи системи транспортної безпеки та обґрунтовано необхідність удосконалення їх взаємодії в рамках національної безпеки); дедукція (наведено конкретні механізми забезпечення транспортної безпеки та їх взаємодія з іншими складовими національної безпеки); наукова екстраполяція (визначено можливості інтеграції міжнародного досвіду у сфері транспортної безпеки в рамках національної політики безпеки України); узагальнення (визначено проблеми та можливості вдосконалення системи транспортної безпеки в Україні, а також рекомендації щодо покращення управлінських практик); аксіоматизація (визначено основні напрями і оптимізаційні управлінські механізми для вдосконалення транспортної безпеки в Україні).

Наукова новизна одержаних результатів полягає в розвитку теоретичних засад та формулюванні нових науково-методологічних положень, що визначають сутнісні особливості та шляхи вдосконалення управління транспортною безпекою в контексті забезпечення національної безпеки в сучасній Україні. Найбільш суттєві результати, що характеризують наукову новизну, полягають у тому, що в дисертації:

вперше:

- обґрунтовано необхідність комплексного підходу до управління транспортною безпекою як складової державної політики у сферах національної безпеки і оборони в умовах актуальних гібридних загроз. Такий підхід передбачає інтеграцію безпекових (захист стратегічних об'єктів, технічний моніторинг, кібербезпека, оцінка ризиків), управлінських (міжвідомча координація, стратегічне планування, кризовий менеджмент, взаємодія з приватним сектором) та правових (гармонізація *acquis communautaire* ЄС, регулювання повноважень, імплементація директив, юридична відповідальність) механізмів з метою формування цілісної та адаптивної системи реагування на загрози в транспортній сфері;

- окреслено напрями формування адаптивної моделі управління транспортною безпекою в умовах змін середовища безпеки та зростання ризиків у транспортній сфері, суть якої зведено до забезпечення гнучкого, проактивного та скоординованого реагування на загрози шляхом впровадження інноваційних інструментів управління ризиками, розвитку багаторівневої системи моніторингу, посилення міжсекторальної взаємодії, а також адаптації управлінських рішень до динаміки зовнішніх і внутрішніх викликів;

удосконалено:

- підходи до формування державної політики транспортної безпеки як складової системи національної безпеки України шляхом деталізації її структурних елементів та функціональних взаємозв'язків із іншими складовими державної безпекової політики;

- оцінку ефективності чинних механізмів правового регулювання та управління транспортною безпекою, зокрема з позицій їх відповідності принципам ризик-орієнтованого управління та стійкості до гібридних загроз;

набули подальшого розвитку:

- теоретичне осмислення поняття «транспортна безпека» як об'єкта державного управління в системі національної безпеки, що охоплює стан захищеності транспортної системи від загроз для забезпечення її сталого

функціонування та включає інструменти й механізми управління ризиками у транспортній сфері;

- науково-методологічні засади удосконалення управління транспортною безпекою, що охоплюють системний аналіз ризиків, інтеграцію стратегічного планування, розвиток міжвідомчої координації, цифровізацію управлінських процесів, посилення державного контролю, гармонізацію правових норм з європейськими стандартами та підвищення кадрової спроможності органів публічної влади.

Результати, одержані в межах дисертаційного дослідження, мають як теоретичну, так і прикладну цінність. Сформульовані положення, висновки та рекомендації можуть бути використані у науково-дослідній діяльності, практиці діяльності органів публічної влади, під час підготовки проєктів нормативно-правових актів, а також у навчальному процесі в межах освітніх програм.

Практичне значення отриманих результатів полягає в тому, що основні положення дисертації використані:

- у діяльності Кропивницької районної військової адміністрації Кіровоградської області (довідка № 01-22/303/1 від 11.06.2025 р.);
- у роботі Громадської організації “Агентство розвитку територій” (довідка №27 від 11 червня 2025 р.);
- у науковій роботі Міжрегіональної Академії управління персоналом (довідка № 463/1 від 21 лютого 2025 р.).

Особистий внесок здобувача. Дисертаційне дослідження є самостійною науковою розвідкою, виконаною автором особисто. Основні положення, висновки та рекомендації, що становлять наукову новизну, обґрунтовані й сформульовані здобувачем самостійно.

Апробація матеріалів дисертації. Основні положення та результати дисертаційного дослідження були представлені у доповідях на науково-практичних конференціях, а саме: «Цифрове суспільство: міжнародні економічні відносини, управління, фінанси та соціум» (Дніпро, 2025);

«Публічне управління та адміністрування в Україні: євроінтеграційний поступ» (Івано-Франківськ, 2025).

Публікації. Основні положення дисертації опубліковано у 9 наукових працях, зокрема: 3 статтях у наукових фахових виданнях України, 1 стаття у виданні, що входить у наукометричну базу Scopus, 5 – тезах у матеріалах науково-практичних конференціях.

Структура та обсяг дисертації. Дисертація складається з анотації, вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел і додатків. Загальний обсяг дисертації становить 263 сторінки, з них основного тексту 238 сторінок. Робота містить 21 рисунок. Список використаних джерел налічує 179 найменування, у тому числі 44 іноземною мовою.

РОЗДІЛ 1

ЗАГАЛЬНОТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ТРАНСПОРТНОЇ БЕЗПЕКИ ЯК СКЛАДОВОЇ НАЦІОНАЛЬНОЇ БЕЗПЕКИ ДЕРЖАВИ

1.1 Місце та значення транспортної безпеки в системі національної безпеки держави

Транспорт України є глобальною системоутворюючою галуззю, найважливіша складова частина виробничої та соціальної інфраструктури, яка відіграє одну з ключових функцій у процесі соціально-економічного розвитку нашої країни, забезпечення обороноздатності України, оскільки зумовлює рухливість Збройних сил України; у забезпеченні безпеки об'єктів транспортної інфраструктури від протиправних посягань, що утворюють загрози безпечній діяльності транспортного комплексу; у створенні необхідних умов для відповідного рівня загальнонаціональної безпеки та зниження терористичних ризиків.

Ефективне функціонування транспортної інфраструктури територій вважається одним із найважливіших чинників зростання економіки держави. Інфраструктура, через забезпечення мобільності населення та вантажів, створює умови щодо зростання продуктивності праці, а також розвитку й підвищення ефективності виробництва, розподілу й споживання, та відповідно формує цим самим значну конкурентоспроможність економіки територій [51].

Отже, значення транспорту потрібно розглядати разом із його соціально-економічною функцією, що він відіграє в розвитку країни. Означена функція має свій прояв в можливості впровадження обміну матеріальних й духовних потреб між населеними пунктами як в межах області, так й відповідно між областями, яка сприяє консолідації єдиної (цілісності) країни [128, с.102].

Резюмуючи вищезазначене, слід наголосити, що якісне й цілісне задоволення потреб країни у транспортних перевезеннях можливе тільки в випадку, коли усі транспортні засоби будуть прогресувати і функціонувати у

взаємозв'язку. Результат цієї єдності створює можливість щодо задоволення потреби населення і ведення економічної діяльності не тільки у перевезеннях, але й у інших транспортних послугах [128, с.102].

Сучасний транспортний комплекс поєднуючи всі регіони країни є необхідною умовою її територіальної цілісності, становить частину світової економіки, що розвивається з урахуванням глобальних загальносвітових стратегічних тенденцій.

Транспортна безпека є беззаперечним фактором стабільного й динамічного зростання вітчизняної економіки, підвищення рівня життя громадян (населення), а також фундаментальною передумовою підвищення ефективності економіки держави й успішної інтеграції в міжнародний економічний простір. Передусім транспортна безпека покликана сприяти організації економічного простору, забезпечувати подальшу реалізацію просторового розподілу праці, розширюючи тим самим межі експлуатації природних ресурсів та надаючи важливий імпульс для притоку на ці території населення.

Важливою складовою комплексу інфраструктурних галузей й необхідною матеріальною детермінантною забезпечення суспільного виробництва вважається транспортна галузь України. Актуальність і важливість розвитку транспортної галузі зумовлена також його надзвичайним значенням стосовно забезпечення безпеки Української держави, особливо в умовах сьогодення. Таким чином, транспорт має опосередкований вплив на всі складові національної безпеки: зовнішньоекономічну, внутрішньополітичну, інформаційну, економічну, продовольчу, науково-технічну, екологічну, антитерористичну тощо. Якщо ж осмислювати національну безпеку в більш ширшому сенсі, то у сучасному світі вона набуває досить глобального значення, оскільки щороку на планеті неприродною смертю закінчується життя мільйонів людей, водночас транспортний фактор у цих втратах посідає далеко не останнє місце. Оскільки дорожньо-транспортні пригоди спричиняють великих збитків майну, здоров'ю та життю людей [50, с.6].

Проблема транспортної безпеки виходить далеко за межі транспортної сфери, економіки чи соціального сектору відносин. Зумовлені вони широким спектром детермінант, які репрезентують різноманітні сторони суспільного індивідуального буття: управління, освіти, психологію, господарювання, виховання, правоохоронну сферу та інше.

Багатоаспектна спрямованість і виняткова суспільна значущість щодо проблем транспортної безпеки зумовлюють потребу в їх вирішенні у межах політики національної безпеки. Означена проблематика на даний час визначена фактично всіма: науковцями й практиками, головними суб'єктами владних повноважень й об'єднаннями громадян, а також засобами масової інформації.

Різносторонні погляди щодо безпеки по-різному збігаються або не збігаються із цілями (метою) сталого розвитку. Завжди свобода створює рушійні умови для розвитку, однак ці умови також можуть містити й небезпеку. Безпека теж формулює відповідні умови щодо розвитку, однак ці умови в переважній більшості є статичними, а тому такими, які стримують чи навіть гальмують розвиток [107, с.447].

Одним із пріоритетних напрямів діяльності як внутрішньої, так і зовнішньої політики сучасної України є безперебійне функціонування транспортної галузі та підтримка національної безпеки.

Безпека національна є широке, багатокомпонентне поняття, що віддзеркалює існуючі військово-політичні, соціокультурні, економічні, інформаційні, екологічні й інші загрози для держави, суспільства чи нації, які складаються у системі її глобальних й регіональних взаємовідносин із іншими державами, політичними силами, соціальними групами, верствами й етносами. Відповідно, безпека національна в найбільш частому розумінні розглядається в двох контекстах:

1) крізь призму зіткнення національних інтересів, що проявляються в формі ідеалів й цілей суспільства, держави чи нації (М.Каплан, У.Липман, С.Хоффман, Г.Моргентау й інші);

2) через взаємодію систем цінностей як найбільш основоположних детермінант, які окреслюють цілі, методи та засоби дій країн на світовій арені та політичних сил у державі (К.Норр, Д.Кауфман, А.Вольферс, Ф.Трегер та інші) [23, с.59-60].

У обох означених варіантах аналізуються суб'єктивні й об'єктивні складники безпеки, існуючі й потенційні загрози, зовнішні/внутрішні чинники дестабілізації державного й громадського життя [23, с.60].

Глибинна оцінка безпеки національної охоплює:

в першу чергу, пошук значної відмінності між об'єктивним її станом й суб'єктивними тлумаченнями означеного стану правлячими (опозиційними) елітами, керівниками протидіючих країн тощо;

по-друге, об'єктивну оцінку верхньої й нижньої границь безпеки національної для конкретної кожної країни чи військово-політичного союзу;

по-третє, значно широкі тлумачення спектра безпеки національної ніж лише військової, зовнішньополітичної або ж зовнішньоекономічної загрози [23, с.60].

На думку Г.П.Ситника, під національною безпекою слід розуміти захищеність життєво важливих інтересів людини та громадянина, а також суспільства та держави, за якої гарантується сталий розвиток суспільства, вчасне виявлення, запобігання та нейтралізація реальних/потенційних загроз національним інтересам [23, с.468].

Національна безпека має взаємозалежних три рівні: а) безпека особистості; б) безпека суспільства; в) безпека держави, взаємозв'язок і пріоритетність яких вважається досить динамічним й встановлюється дією багатьох чинників як внутрішнього, так й зовнішнього спрямування, зокрема характером суспільних відносин, економічним укладом, політичною системою, й ступенем розвитку громадянського суспільства тощо [23, с.468].

Забезпечується національна безпека через здійснення виваженої державної політики у відповідності до прийнятих/затверджених в установленому порядку певних загальнодержавних й галузевих стратегій,

концепцій, програм і доктрин, а головним механізмом реалізації означеної політики вважається взаємодіюча сукупність вищих посадових осіб країни, органів державного та військового управління, а також інших державних й недержавних структур, що, застосовуючи наявний в їхньому розпорядженні потенціал, забезпечують взаємозлагоджену діяльність у відповідності до принципів гарантування національної безпеки й в нормативно-правовому полі діючого законодавства із ціллю прогнозування, своєчасного виявлення й запобігання, нейтралізації реальних (потенційних) загроз національній безпеці [23, с.468].

Національна безпека у єдиній системі безпеки здійснює головну роль. Це можна пояснити тією аргументацією, що особистий та колективний інтереси мають можливість бути гарантовані тільки у межах держави його нормативно-правовими, політичними й економічними інструментами та інститутами влади. Щодо її регіонального та глобального рівнів інтересів, лише держави є відповідними суб'єктами відносин певних рівнів, адже сучасне людство вважається співтовариством держав. Перспектива гарантувати сукупність інтересів всіх рівнів щодо будь-якої сфери життєдіяльності (економічній, політичній, військовій тощо) окреслюється в першу чергу здатністю та готовністю виконати означене державам [107, с.447].

Звернення до Закону України «Про Національну безпеку» (2018 р.) [91] надає термінологічне визначення національної безпеки України як захищеність державного суверенітету й територіальної цілісності, а також конституційного демократичного ладу й національних інших інтересів Української держави від реальних/потенційних загроз.

Можна стверджувати, що національна безпека є базовим, родовим і загальним поняттям стосовно видів безпеки – державної та суспільної, транспортної, інформаційної, економічної, екологічної, політичної, військової та інших.

У Стратегії національної безпеки України (2020 р.) [99] зазначається, що для забезпечення безпеки громадян потрібні ресурси, що при залученні й

ефективному застосуванні зовнішніх джерел можуть гарантувати динамічне та стає економічне зростання. Для зазначеного одним із напрямків визначено необхідність модернізувати транспортну інфраструктуру, зокрема дороги, аеропорти, залізниці, морські та річкові порти, трубопроводи та інше, зокрема шляхом механізмів державно-приватного партнерства, здійснити прозору приватизацію із ціллю залучення внутрішніх і зарубіжних інвестицій у модернізацію та розвиток підприємства, а також сприяти продуктивності зростання праці у економіці.

У доктрині національної безпеки як основи класифікації видів безпеки пропонуються як правило, об'єкти безпеки та сфери суспільних відносин. Відповідно, до об'єктів національної безпеки входять особистість, суспільство та державу, а до транспортної безпеки – транспортний комплекс. До загроз національній безпеці віднесено сукупність умов та факторів, що створюють пряму чи непряму можливість заподіяння шкоди національним інтересам України; транспортної безпеки – умови, обставини та причини, здатні призвести до зниження рівня транспортної безпеки, збитків національної безпеки, утиску національних інтересів України в сфері транспортної діяльності, порушення стійкості транспортної діяльності, заподіяння шкоди здоров'ю та життю людей, шкоди майну та навколишньому середовищі, загальнонаціональних економічних збитків при транспортній діяльності.

Таким чином, національну безпеку слід розглядати як складно організовану систему, що включає всі види безпеки, у тому числі й транспортну.

Однак держава не лише абстрактна щодо соціально-економічної системи суспільства, а й одночасно є історично конкретна. У останньому підтексті вона, впроваджуючи відповідну соціально-політичну систему, є ареною та предметом внутрішньої політичної боротьби різноманітних верств, груп, класів, які становлять певне суспільство. Відповідно, соціальні групи, які впроваджують політичну владу, охороняють безпеку країни від посягань інших відповідних груп в першу чергу як знаряддя своєї влади. В цьому

аспекті держава забезпечує свою власну безпеку, виходячи із власних інтересів [107, с.447].

Оскільки транспортна безпека, будучи важливою складовою національної безпеки, займає важливе місце у системі стійкого та безпечного функціонування транспортного комплексу надзвичайно критичну роль цей напрямок відіграє при виникненні потенційних внутрішніх та зовнішніх загроз, зокрема, під час та після їх здійснення. Джерела загроз транспортній безпеці за локалізації можна виокремити в дві групи: внутрішні загрози транспортної безпеки; зовнішні загрози транспортної безпеки [132].

Говорячи про інтереси національної безпеки нашої держави, слід зазначити, що вони мають статус довгостроковості. Завдяки їм визначаються основні цілі, стратегічні та поточні завдання для проведення внутрішніх та зовнішніх політичних заходів в сфері транспортної безпеки та об'єктів транспорту. Варто зазначити, що роль транспортної сфери невинно зростає. Оскільки національна безпека є системотворчим фактором транспортної системи, значимість останньої полягає також і в забезпечення економічної, політичної, оборонної та інших складових безпеки України.

Формування національних інтересів України в транспортній сфері безпосередньо залежить від трьох факторів:

- становища України в світовому співтоваристві та її міжнародних відносин;
- внутрішньополітичної обстановки у самій країні, виконання завдань, пов'язаних із економічним та соціальним розвитком;
- реалізації інших інтересів та пріоритетів держави.

У структурі національних інтересів України особливе місце займають інтереси національної безпеки, невід'ємною складовою якої є інтереси транспортної безпеки. На формування національних інтересів України в транспортній сфері великий вплив має як становлення України у світовому співтоваристві, так і внутрішньополітична ситуація в країні.

Слід більш детально зупинитися на ключових національних інтересах у транспортній сфері, зокрема:

- забезпечення задоволення потреб особистості та держави у транспортних послуг та їх реалізації;
- досягнення високого рівня економічної ефективності та безпеки транспортного процесу завдяки технічному прогресу та модернізації об'єктів транспорту;
- забезпечення доступності надання транспортних послуг на рівні, який має бути гарантом стабільності та безпеки;
- розвиток не лише міжрегіональних, але й міжнародних зв'язків щодо наданні транспортних послуг;
- приведення транспортної безпеки України до рівня міжнародних стандартів, розвиток експортно-імпортних послуг;
- забезпечення громадського порядку та безпеки на об'єктах транспорту.

Характеристика національних інтересів України, включаючи інтереси її національної безпеки, вказує на особливу роль транспортного комплексу та транспортної безпеки у їх забезпеченні. Ця роль зумовлена наявністю завдань державного значення, необхідною умовою вирішення яких є стійка, ефективна та безпечна робота транспортного комплексу, що його випереджає, порівняно з іншими галузями економіки, розвитком.

Особлива роль транспортного комплексу та транспортної безпеки в забезпеченні національних інтересів нашої держави зумовлена характеристиками, що притаманні території Української держави зокрема, наявністю багатих природних ресурсів світового значення; нерівномірністю розвитку її регіонів, що різняться за рівнем розвитку один від одного; унікальним геостратегічним розташуванням території держави в центральній частині Європи.

Врахування цих характеристик дозволяє в повному обсязі осмислити сам зміст завдань, що потребують вирішення, а також роль і значення

транспортного комплексу та транспортної безпеки у забезпеченні національних інтересів України.

Необхідною умовою успішної інтеграції є якісний розвиток транспортного комплексу, що здатний привести до зниження витрат економіки та підвищення конкурентоспроможності вітчизняного виробництва, до формування конкурентоспроможних міжнародних транспортних коридорів, обов'язковою характеристикою яких є міжнародний рівень транспортної безпеки.

У зв'язку з останніми подіями у світі, велика ймовірність того, що, зростання пропускної здатності транспортних магістралей, підвищення технічної надійності транспортування вантажів, поліпшення транспортного сервісу буде супроводжуватися також і зростанням спроб із боку терористичних організацій та транснаціональної організованої злочинності незаконно використовувати транспортні коридори для вибухових речовин, наркотичних речовин, контрабанди зброї, неконтрольованих міграції. Все це приведе до наростання загроз для національної безпеки, інтересам багатьох країн світу, насамперед європейських держав.

Необхідною умовою вирішення цієї проблеми є максимальне зміцнення транспортної безпеки України, забезпечення необхідного рівня безпеки на транспортних магістралях у відповідність до рівня міжнародних стандартів.

Стан транспортного комплексу та рівень його захищеності прямо й опосередковано має вплив на інші складові національної безпеки: науково-технічну, інформаційну, екологічну та інші. У сьогоденних умовах транспортні комунікації об'єднують та пов'язують країни; транспортна діяльність створює мільйони робочих місць та формує попит на продукцію десятків галузей; розвиток транспортного комплексу та досягнення транспортної безпеки до рівня міжнародних вимог є передумовою для отримання Україною відповідних вимог й переваг у сфері експорту транспортних послуг та посилює її політичний вплив у світі; транспортна система є найважливішим чинником національної безпеки.

Специфічна особливість транспортного комплексу, що характеризує об'єкти, полягає, в наступному: велика протяжність та наявність великої кількості об'єктів транспортної інфраструктури; величезний пасажиро- та вантажопотік; об'єкти транспорту характеризують таку особливість як масовість, інтенсивність руху, а також доступність. Якщо прийняти до уваги всі ці загрози, ми приходимо до висновку про те, що відбувається зростання загроз, рівень забезпечення транспортної безпеки знижується, особливої актуальності це питання набуває у сучасних умовах збройної агресії рф.

Важливість структурного розвитку та модернізації національного транспортного комплексу встановлюється високим транзитним потенціалом України, необхідністю надавати відсіч військовій агресії рф, інтенсифікацією євроінтеграційних процесів Української держави після надання статусу кандидату на вступ до Європейського Союзу. В складних умовах воєнного стану спостерігається зростання ролі транспортного комплексу нашої країни для забезпечення національної безпеки України, а також потреб оборони [111].

Вирішення цієї проблеми залежить від здійснення послідовних заходів на національному, регіональному та міжнародному рівнях.

Транспортна безпека є станом захищеності транспортних засобів об'єктів транспортної інфраструктури від незаконного втручання.

Так, як зазначається у дослідженнях Національного інституту стратегічних досліджень (2022 р.) транспортна інфраструктура в Україні в довоєнний період потребувала значного інвестування щодо її розвитку й модернізації. Відповідно до досліджень Європейської Бізнес Асоціації (за підсумками 2021 року), інтегральний показник Інфраструктурного індексу транспортної української галузі із п'яти можливих дорівнював 2,76 балів. А найвище значення Інфраструктурного індексу було визначено в авіаційному транспорті – 3,15 бала, а в інших транспортних галузях Української держави інтегральні показники Інфраструктурного індексу були розташовані

наступним чином: автомобільний транспорт – 2,96 бала; внутрішній водний – 2,75; морський – 2,47; залізничний – 2,45 бала [6].

У розвитку транспортної сфери та забезпечення надійної безпеки однаково зацікавлені особистість, суспільство та держава. Ця категорія, а також питання, що пов'язані з її забезпеченням, на постійній основі будуть актуальними й ніколи не вийдуть із поля зору суб'єктів, які її забезпечують.

Відповідно, забезпечення транспортної безпеки переслідує низку цілей, досягнення яких залежить не лише від держави, а й окремих суб'єктів, її здійснюють, зокрема громадяни. До них відносяться:

- (а) безперервне та безпечне функціонування транспортного комплексу;
- (б) захист інтересів особи, суспільства та держави у сфері транспортного комплексу від загроз й небезпек.

Реалізація вищезазначених цілей вплине на підвищення рівня безпеки руху, польотів, судноплавства, а також дозволить забезпечити ефективну роботу аварійно-рятувальних служб, правоохоронних органів. Таким чином, вдасться досягти безпечного рівня функціонування інфраструктурних об'єктів та транспортної системи в цілому. Важливим аспектом означеної діяльності є створення необхідних умов щодо відповідного рівня суспільної безпеки та зниження ризиків.

Останні десятиліття чітко простежується тенденції щодо збільшення низки природних, техногенних, соціальних небезпек, що призводять до аварій та катастроф, які завдають значну шкоду здоров'ю людей, навколишньому середовищу, майну. Транспортна галузь не є винятком у даному випадку.

На сьогодні надійне забезпечення транспортної безпеки стало для багатьох держав світу, враховуючи й Україну, одним із надважливих завдань, що спричинені рядом чинників:

- 1) безпрецедентною ескалацією тероризму та диверсій на транспорті, застосуванням зі сторони структур внутрішнього державного та міжнародного тероризму нових, надзвичайно небезпечних засобів здійснення диверсійних

актів (масовим застосуванням терористів-смертників та транспортних засобів як методів диверсії);

2) активізацією національних та транснаціональних форм організованої злочинності, які спеціалізуються на зовнішньоекономічних незаконних операціях, нелегальній міграції, контрабанді, й застосовують транспортні артерії в своїх цілях злочинного характеру;

3) тісним переплетенням тероризму із міжнародним наркобізнесом – основним його фінансовим джерелом. Діяльність із підвищення рівня транспортної безпеки нагромаджує у собі не лише протидію незаконному обігу наркотиків, але й припинення контрабанди зброї, вибухових речовин, боєприпасів, а також засобів виконання диверсійних актів;

4) безперервним зростанням інших форм щодо неправомірного втручання в функціонування транспортного комплексу (зокрема блокування транспортних шляхів, транспортних засобів, розкрадання та хуліганства на транспорті та інше), що викликає аварії та дестабілізує його діяльність [121, с.148].

Таким чином, в Україні транспортні ризики спричинені наступними факторами: високий рівень дорожньої аварійності та тяжкість наслідків дорожньо- транспортних пригод; зростання негативного впливу транспорту на довкілля; зниження рівня безпеки праці на транспортних засобах та об'єктах транспортної інфраструктури; терористичні акти, що вчиняється із використанням транспортних засобів та на об'єктах транспортної інфраструктури; знос (старіння) транспортних засобів, об'єктів транспортної інфраструктури, зниження якості підготовки кадрів, зміна клімату.

Основними завданнями у цій сфері є:

- ✚ законодавче регулювання транспортної безпеки;
- ✚ пошук та закріплення загроз й небезпек;
- ✚ підтримання рівня оцінки уразливості об'єктів транспорту;
- ✚ поділ на категорії об'єктів транспортної інфраструктури;

- ✦ постійна розробка та впровадження вимог, що спрямовані на забезпечення транспортної безпеки;

- ✦ підготовка фахівців у сфері забезпечення транспортної безпеки.

В цьому аспекті слід зазначити, що система правового регулювання транспортного законодавства складається з конституційних положень, низки спеціалізованих транспортних статутів та кодексів, прийнятих у формі національних законів, що детально регламентує транспортні відносини, а також підзаконних нормативно-правових актів і характеризується значною наявністю імперативних норм, широким застосуванням норм міжнародного права, а також принципом ієрархії системи.

Транспортна безпека може бути досягнута проведенням єдиної державної політики в сфері забезпечення транспортної безпеки на основі сталого розвитку економіки.

Центральним органом виконавчої влади, що здійснює функції із впровадження державної політики та нормативно-правового регулювання у сфері транспорту є Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України (Мінінфраструктури). У сфері транспортної безпеки цей орган делегує свої функції підвідомчим організаціям (Державне агентство автомобільних доріг України, Державна авіаційна служба України, Державна служба морського та річкового транспорту), які є компетентними органами у цій сфері.

Реалізація державної політики у сфері забезпечення транспортної безпеки України законодавчо закріплена за профільним міністерством, що займається розробкою основних нормативно-правових актів, що регулюють діяльність у досліджуваний сфері.

Слід підкреслити, що незважаючи на те, що транспортна безпека є складовим елементом національної безпеки, вона також має деякі спільні риси та не може існувати незалежно одна від одної. Завданням держави, спрямованої на забезпечення транспортної безпеки, буде розробка та

виконання правових та організаційних заходів, які сприятимуть підвищенню її рівня.

1.2 Науково-теоретичні підходи до поняття та змістовного наповнення транспортної безпеки

Транспорт відноситься до однієї із найважливіших галузей економіки й слугує необхідною умовою гідного життя кожної людини.

Транспортна безпека як один із стратегічних видів національної безпеки за останні десятиліття зазнала значних змін, так само як й інші види безпеки. Безсумнівно, необхідним вбачається враховувати й міжнародно-правові аспекти за умов дослідження даного явища. Загальновідомим є те, що набуті звання й вірні шляхи вирішення, зазвичай, приходять із відповідним досвідом, а метод спроб та помилок є один з найефективнішим на шляху до побудови якісної системи. Відповідно, будь-яка галузь життєдіяльності соціуму не формується одночасно лише на основі теоретичних уявлень. Навіть за участі експертів й професіоналів в практичній площині виникають й інші проблеми, вирішення яких може призвести до нових проблем, певних прогалин, конфліктів, колізій, що охоплює усі види суспільного виробництва й обміну. Саме тому дослідження транспортної безпеки вимагає виваженого наукового підходу до розуміння, змістовного наповнення означеної проблематики.

Дослідження та вирішення проблем транспортної безпеки представляє особливий інтерес для різних сфер, перш за все, державного управління. Важливим вбачається аналіз питань в аспекті науки державного управління щодо транспортної безпеки.

Питання присвячені дослідженню сутності дефініції «транспортна безпека», різних напрямків що стосуються питань транспортної політики в аспекті виокремлення й транспортної безпеки, законодавчого регулювання відносин у досліджуваних сфері, змістовного наповнення транспортної

безпеки здійснювала низка науковців із науки державного управління, права, політології та інших, зокрема: В.Бесчастний й А.Собакарь [7], А.В.Бойко [8], О.В.Клепікова [38], В.Г.Ковальов [41], І.Ф.Корж [48; 49], Ю.О.Крихтіна [50], А.В.Матвєєва [53], А.М.Новікова [58], Л.М.Сукмановська [113], М.М.Рудик [107], Г.П.Фердман [121; 123] тощо. Однак, у наукових доробках простежується відсутність єдності наукового підходу до дефініції транспортної безпеки, фрагментарність змістовної характеристики досліджуваного поняття, а також відсутність законодавчо зафіксованої дефініції цього поняття. Усе зазначене вимагає цілісного комплексного дослідження означеного поняття з позиції державно-управлінського підходу та характеристики її сутнісного змістовного наповнення.

Важливе значення у становленні ефективної системи забезпечення транспортної безпеки в Україні вважається однозначне тлумачення терміну «транспортна безпека».

Відповідно, поняття «транспортна безпека» є похідним від поняття «безпека». Так, у Великому тлумачному словнику із сучасної української мови поняття «безпека» тлумачиться як стан, коли кому (чому) небудь нічого не загрожує [11, с.70].

Зважаючи на той факт, що безпека має багато різновидів (внутрішня, авіаційна, транспортна, економічна, національна, виробнича, соціальна, громадська, екологічна, пожежна, радіаційна, демографічна, техногенна, харчових продуктів, фінансова, руху, ядерна та інші), термінологічне поняття «безпека» у кожній галузі знань розуміється по-різному.

У Енциклопедичному словнику із державного управління поняття «безпека» тлумачиться як стан будь-якої загрози та надається її характеристика як соціальної системи, що можна розглядати із різних позицій (рис.1.1)

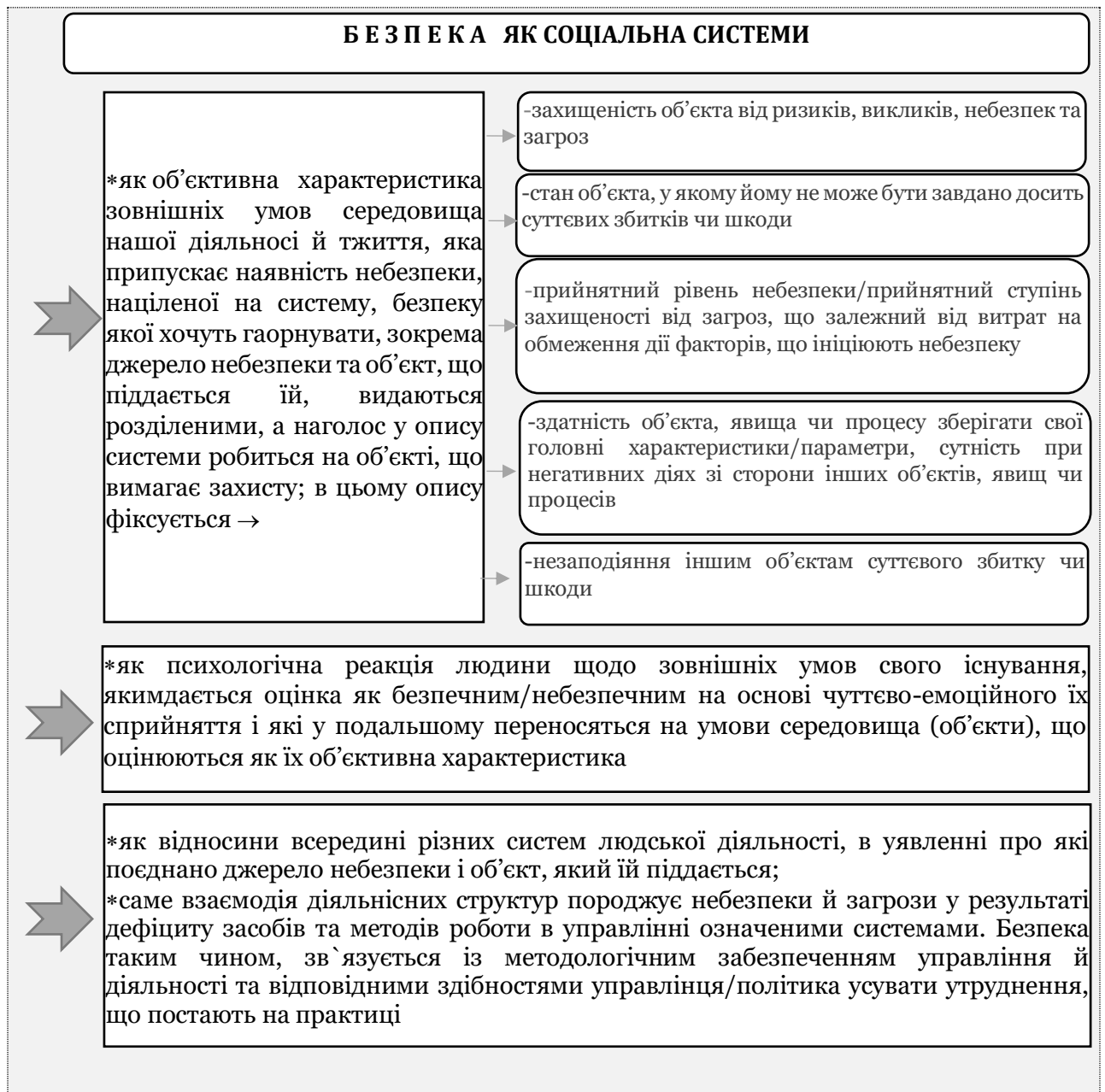


Рис.1.1. Сутність безпеки як соціальної системи [складено автором за: 23, с.59].

В національному законодавстві термін «безпека» знайшов своє відображення в різних безпекових термінах, наприклад «національна безпека», «державна безпека», «інформаційна безпека», «воєнна безпека» та інше. Так, в Законі України «Про національну безпеку» [91] й у ряді інших підзаконних правових актів усі безпекові терміни вибудовуються на такій безпековій характеристиці як захищеність від різноманітної спрямованості загроз.

Як зазначається у наукових дослідженнях [48, с.70] визначений підхід містить у собі значення ролі щодо силового елемента в забезпеченні безпеки. Створення цієї моделі безпеки визначає залучення зусиль всіх державних й суспільних структур, а також свідомого відношення усієї нації до цього. І тому під поняттям безпеки розуміється не тільки безпека країни, але і суспільства та окремої людини, таким чином це є «національна безпека»; це є не просто безпека, що може досягатися тільки силовими засобами, але й безпека, що досягнута шляхом розвитку людини, суспільства та держави; це є безпека між людьми, державами, суспільствами й народами, які є глобальною безпекою.

Щодо розгляду й вивчення проблеми безпеки початковим етапом є сутнісне поняття небезпека, для якого вбачається доречним надати наступне визначення: небезпека це можливість якогось лиха (нещастя), якоїсь катастрофи, шкоди тощо; стан, коли комусь чи чому-небудь щось загрожує; потенційне джерело шкоди [11, с.747]. Таким чином, небезпека є об'єктивно наявна можливість стосовно негативного впливу на соціальний організм, як наслідок йому може бути завдано будь-які ушкодження, певна шкода, яка погіршує його стан, дає його розвитку відносно небажаної динаміки чи параметрів (темпи, характер, форми, напрями й інше).

У дослідженнях виокремлюють три детермінанти, які актуалізують проблематику гуманізації ідеології безпеки:

- зміна змісту та суті поняття «безпека» відповідно до критеріїв людино-відповідності політики;
- утвердження до безпеки синергетичного підходу (синергетичний від грецької Synergetikos, що означає діючий узгоджено, спільний);
- відхід від пріоритетності беззаперечної зовнішньої спрямованості національної безпеки та розвиток щодо її сутнісно нової внутрішньополітичної парадигми із акцентуванням на спроможність щодо подальшого розвитку соціальної системи [48, с.71].

Нині як ніколи, як вважає багато науковців, нагальним стає тлумачення безпеки як уміння уникнути загрози шляхом широких й ґрунтовних знань в

різноманітних галузях життєдіяльності, високого інтелектуального потенціалу, інформації. Безпека стояти не може осторонь світових сучасних тенденцій щодо оновлення та підвищення статусу знань, що перетворюються на відповідну соціально організуючу силу. Тлумачення дефініції «безпека» як цінності на даний час вважається класичним в наукових школах США та ключових державах Європи, що підкріплюється думкою аналітиків із військової академії в Вест-Пойнті (США) з приводу змістового наповнення дефініції «безпека». Тому варто погодитися із А.Возженіковим, В.Маніловим, М.Потрубачом, В.Вагаповим, М.Дзлієвим, О.Гончаренком, Е.Лисициним, А.Прохожаєвим й іншими науковцями-дослідниками, що безпека вважається інструментом збереження і підтримання зокрема таких цінностей як сталий розвиток, добробут та інших [49, с.23-34].

Відповідно якщо розглядати питання безпеки соціальної системи, то вона є залежною від вміння якісно ліквідувати загрозу внутрішнього й зовнішнього характеру, які виникли, а також при можливості намагатися уникнути їхнього виникнення, застосовувати в своїх інтересах явища позитивного спрямування, які мають вплив на соціальну систему й створювати їх; тобто здійснювати протидію таких негативних явищ. Отже, безпека є здатністю системи забезпечити мінімальні впливи на неї негативного впливу, що надає можливість здійснювати їй подальшу діяльність й розвиток.

Досліджуючи методологічні підходи до поняття «безпека» І.Ф.Корж надає його визначення у соціальному розумінні як збалансований стан щодо функціонування соціальної системи (держави; людини; світового співтовариства), природних, антропогенних систем та інше, за умов якого людина через знання про навколишнє природне середовище, а також тенденції щодо його розвитку своїми діями здатна вчасно виявити й мінімізувати негативні чинники впливу наявних/потенційних загроз чи їх уникнути, що, в свою чергу, надає їй змогу зберігати систему своїх цінностей, гарантувати їх подальший розвиток [48, с.71].

Безпека із позиції оцінки діяльності є інструментом забезпечення інтересів людини й особистості, а також держави та суспільства. Одночасно безпека є ціллю діяльності національних держав, людства загалом та громадянських співтовариств. Зазначена діяльність – це об’єктивно існуюча причина й потреба: чим більш повноцінніше вони реалізовані, тим у більшій мірі захищені, із позиції безпечного існування, усі інші блага. Таким чином, вимальовується те, що ефективна діяльність суспільства й держави щодо створенню безпечних умов існування гарантує (забезпечує) нормальне «безперешкодне» та природне функціонування, розвиток суспільних відносин [107, с.448].

Підсумки проведеного дослідження наукових праць, присвячених питанням визначення поняття «безпека» дозволяють говорити про те, що в даний час існує дві основні групи дефініцій. Перша включає охоронні визначення, в яких безпека сприймається як стан захищеності від різних видів загроз. Друга містить охоронно-попереджувальні дефініції, що визначають безпеку як сукупність заходів чи умов, спрямованих на протидію загрозам.

Види безпеки можна класифікувати за різними підставами. Так, одна група може бути об’єднана залежно від масштабу, обсягу безпеки (колективна, міжнародна, глобальна, регіональна, власна, територіальна та ін.). Інші види безпеки містять у своїй назві загальну вказівку на захисний об’єкт чи сферу (національна, державна, суспільна, особиста, екологічна, інформаційна, економічна безпека).

До третьої групи входять види безпеки, що відображають ступінь захищеності конкретних об’єктів та предметів та (або) їх здатність протистояти зовнішнім та внутрішнім руйнівним впливам (безпека гідротехнічних споруд, аеродромів та аеропортів, харчових продуктів, лікарських засобів, будівель, житла та інші).

Окрему групу складають види безпеки, що характеризують стан захищеності певних технологічних процесів та видів діяльності (безпека судноплавства, мореплавання, польотів повітряних суден, дорожнього руху,

перевезень пасажирів, багажу, вантажобагажу, експлуатації транспорту та інші).

Така класифікація необхідна з огляду на те, що категорія «безпека» не є абсолютною, а відносною і набуває смислового значення лише у зв'язку з конкретними об'єктами чи сферою життєдіяльності людини та навколишнього світу.

Види безпеки також можна поділити в залежності від джерел небезпеки, характеру загроз (безпека від загроз природного, антропогенного, техногенного, соціального характеру).

Результати проведеного дослідження поняття безпеки дозволяють констатувати, що в абсолютній більшості дефініцій властива загальна складова – стан захищеності. Однак термін «стан» означає «бути», «перебувати», а також відображає статичну даність. Тобто йдеться про пасивність держави, лише його спостереженні за станом захищеності, а не активних діях, пов'язаних із застосуванням належних заходів. Крім того, цей термін відносять до якісних та кількісних, абстрактних та суб'єктивних, оціночних категорій. Встановити сукупність параметрів, що визначають стан захищеності, їх допустимі межі та значення – це одна з складних проблем, що до цього часу не вирішена.

Результати аналізу багатоаспектного поняття «безпека» дозволяють виділити основні елементи його змісту:

- ∇ наявність стану захищеності від зовнішніх та внутрішніх загроз;
- ∇ стабільність суспільних відносин у всіх сферах діяльності;
- ∇ забезпечення реалізації прав, свобод та законних інтересів особистості;
- ∇ створення умов гармонійного розвитку особистості нашого суспільства та держави.

Сукупність заходів чи умов, які забезпечують захищеність, збереження, функціонування та розвиток об'єкта (системи), на нашу думку, більшою мірою відносяться до іншого поняття – забезпечення безпеки.

Таким чином, під безпекою слід розуміти насамперед стабільність систем, об'єктів, процесів тощо як результат діяльності, спрямованої на протидію зовнішнім та внутрішнім загрозам, забезпечення безпеки.

Отже, поняття «транспортна безпека» охоплює не один, а такі види безпеки: безпечні для життя та здоров'я пасажирів умови проїзду; безпека перевезень вантажів, багажу; безпека функціонування та експлуатації об'єктів та засобів транспорту; економічна (у тому числі зовнішньоекономічна) безпека; екологічна безпека; інформаційна безпека; пожежна безпека; санітарна безпека; хімічна, бактеріологічна, ядерна та радіаційна безпека; мобілізаційна готовність сфер транспортного комплексу.

Слово «транспорт» у тлумачному словнику з української мови визначається у кількох напрямках: 1) галузь господарства, яка здійснює різними видами засобів перевезення пасажирів, переміщення вантажів, доставляння тощо а) той або інший вид перевізних засобів (залізничний транспорт, водний транспорт, підземний транспорт, повітряний транспорт); б) будь який засіб перевезення й сукупність таких засобів; в) перевізні засоби відповідного територіального підпорядкування; г) певна діяльна перевезень, певна сукупність перевізних засобів, який її обслуговує; 2) партія вантажів доставлених чи призначених для доставки куди-небудь; 3) обоз із військовим вантажем чи сукупність перевізних засобів спеціального призначення; 4) вантажне судно морського флоту [11, с.1469].

Безперечно, транспорт виконає своє призначення лише за умови, якщо належним чином буде забезпечено транспортну безпеку. Саме безпека є фактором, що зумовлює життєдіяльність, існування та функціонування всіх об'єктів транспортної інфраструктури.

Із теоретичної точки зору транспортну безпеку можна розуміти як самокеровану динамічну систему із певною сукупністю цілей, напрямів, форм, принципів, методів якими керується країна у організації перевізного процесу на усіх видах транспорту [113, с.258].

Транспортна безпека – це планомірна, цілеспрямована, безперервна діяльність органів державної влади, що спрямована на створення і забезпечення якості й своєчасності повітряних, морських, залізничних, автомобільних та річкових перевезень, транспортування речовин трубопровідним транспортом. Означена діяльність знаходить свій прояв у виконавчо-розпорядчому за формою та організуючому впливі на керовані об'єкти господарювання й має за ціль задоволення (гарантування) потреб сучасного суспільства в усіх видах перевезень пасажирів/вантажів [113, с.258].

У Законі України «Про національну безпеку» надано тлумачення понять «національна безпека України», «загрози національній безпеці України», «національні інтереси України», «воєнна безпека», «державна безпека» тощо, однак питання транспортної безпеки, детально не окреслені. Так, низка науковців цілком слушно вважає, що транспортна безпека теж має входити до ключових складових національної безпеки.

Слід зазначити, що в національному законодавстві не надається визначення поняття «транспортної безпеки», у той час як застосування цієї категорії в нормативно-правових актах, які здійснюють регулювання транспортної діяльності є комплексним. Щодо питань, які стосуються заходів транспортної безпеки йдеться у транспортних кодексах, статутах (правилах перевезення), а також в інших нормативних актах транспортного законодавства.

Закон України «Про транспорт» (ст. 16)	підприємства транспорту зобов'язані забезпечувати безпеку життя і здоров'я громадян, безпеку експлуатації транспортних засобів, охорону навколишнього природного середовища
Повітряний кодекс України (розділ III)	присвячений ключовим механізмам управління безпекою у сфері авіації
Закон України «Про залізничний транспорт» (ст. 11)	підприємства залізничного транспорту загального користування гарантують безпеку життя та здоров'я громадян, що користуються його послугами і безпеку руху поїздів, а також охорону навколишнього природного середовища відповідно до норм чинного національного законодавства
Кодекс торговельного мореплавства України (глава I розділу IV)	висвітлює питанням щодо морського порту й безпеці мореплавства у морських портах; організація й забезпечення безпеки мореплавства покладаються у морському порту на адміністрацію морських портів України (ст. 74); власники (користувачі) морських терміналів й судновласники, а також інші суб'єкти господарювання, які виконують свою діяльність в межах території й акваторії морського порту, гарантують безпеку мореплавства у відповідності до правил, що визначені в обов'язкових постановках по порту
Закон України «Про трубопровідний транспорт» (ст. 6)	головними принципами державної політики в сфері трубопровідного транспорту, рахуючи його пріоритетність і важливість у економіці України, є гарантування надійного й безпечного функціонування трубопровідного транспорту

Рис.1.2. Заходи транспортної безпеки в нормативно-правових актах
[складено автором за: 42; 62; 72; 101; 102]

Таким чином, як видно на рисунку 1.2 в національних нормативно-правових документах транспортного законодавства термінологічне визначення поняття «транспортна безпека» не надається, натомість окреслюється шляхом принципів державної політики чи ж через обов'язки суб'єктів, які здійснюють забезпечення функціонування транспортної системи.

Багатовекторна й комплексна діяльність щодо забезпечення транспортної безпеки надає можливість визначити орієнтири – організаційний, нормотворчий, дозвольний, правоохоронний, контроль та нагляд в контексті автомобільного, водного, повітряного, залізничного транспорту, міського електротранспорту. Забезпечення транспортної безпеки здійснюється в правовій, організаційній, технічній та процесуальній формах [150, с.32].

Транспортна безпека характеризується такими ознаками:

а) спрямована на захист інтересів держави й суспільства, а також окремих громадян;

б) передбачає відповідний стан національної транспортної системи й нормативно-правовий механізм втілення державної політики в означеній сфері;

в) вважається складовою економічної безпеки держави, адже тільки завдяки роботі транспортної галузі настає можливим засадничу основу економіки держави – це торгівля [53, с.31].

На тому, що транспортна безпека вважається складовою національної безпеки наголошують В.Бесчастний та А.Собакарь й підкреслюють, що вона полягає у запобіганні аваріям й інцидентам на транспорті. Означена діяльність із огляду на пріоритетність прав та свобод людини забезпечується шляхом створення системи раціональної превентивної безпеки із ціллю максимально можливого та економічно обґрунтованого зменшення щодо ймовірності виникнення (утворення) транспортних аварій та мінімізації їхніх наслідків. А під забезпеченням транспортної безпеки, зазначені наковці, пропонують розуміти соціальний процес діяльності певних суб'єктів суспільних відносин щодо запобігання аваріям й інцидентам на транспорті [7, с.2].

В наведених визначеннях сутності транспортної безпеки вбачається одноаспектним. Так, у одному випадку воно є логічно пов'язане із впровадженням заходів, що направлені на захист від актів незаконного втручання, у іншому – із обов'язками підприємств транспорту. На думку

О.В.Клепікової у широкому, системному та одночасно галузевому тлумаченні транспортну безпеку слід розуміти як сукупність заходів нормативно-правового, галузево-організаційного, економічного й науково-технічного характеру, що спрямовані на захищеність важливих життєво інтересів людини (громадянина), суб'єктів господарювання, суспільства та держави, а також гарантування функціонування й розвитку транспортної системи, своєчасність виявлення/запобігання/нейтралізацію реальних і потенційних загроз національним інтересам в галузі транспорту, реалізація яких гарантується встановленням певних засобів державного регулювання й встановленням спеціальних обов'язків суб'єктів транспортної системи. Зокрема до такого системного осягнення питання щодо того, що заходи транспортної безпеки обумовлені впровадженням заходів національної безпеки, отримує свою однозначну відповідь та надає можливість дійти висновку про те, що означені категорії співставляються як загальне й спеціальне [38, с.151].

У науковому доробку Л.М.Сукмановської транспортна безпека є соціально-правовим явищем, що має розглядатися в єдності функціонального та інституційного підходів, як сукупність механізмів попередження та ефективного реагування на загрози особистості, суспільства і держави, шляхом чого досягається відповідний стан захищеності соціальних відносин, гарантується незалежність від впливів негативних факторів (чинників), стимулюється політичне, економічне, культурний розвиток суспільства, окреслюється як стан захищеності об'єктів транспортної інфраструктури й транспортних засобів від актів незаконного втручання [113, с.260].

Транспортна безпека є станом захищеності об'єктів транспортної інфраструктури, який надає змогу забезпечувати національну безпеку та національні інтереси у сфері транспортної діяльності, а також стійкість транспортної діяльності та спроможність запобігати нанесенню шкоди здоров'ю/життю людей, збитку майну й навколишньому середовищу, зменшити (мінімізувати) загальний національний економічний збиток при транспортній діяльності [25].

А.В.Матвєєва пропонує національну транспортну безпеку визначити як такий стан розвитку транспортної системи держави, відповідно за якого гарантується баланс інтересів держави й суспільства та окремих громадян, а також захист їх інтересів на випадок виникнення внутрішніх та зовнішніх загроз [53, с.31].

На думку іншого дослідника [58] розуміння транспортної безпеки слід розглядати як стан захищеності життєвоважливих національних інтересів особи, держави, економіки від реальних й потенційних загроз якісному транспортному забезпеченню на міжнародних й внутрішніх ринках перевезень на засадах ефективного застосування її транзитного потенціалу. Відповідно, транспортна безпека окреслюється як стійкість функціонування транспортних мереж щодо негативних впливів зовнішніх й внутрішніх політичних, економічних, техногенних та природних детермінант, й також здатність до мінімізації викликаних ними збитків.

В.Г.Ковальов розглядає транспортну безпеку держави як систему, вкладаючи тим самим у розуміння як єдиної цілісної загальнодержавної системи, яка складається із сукупності органів державної влади, що здійснюють регулювання й контролюють питання транспортної безпеки й громадських об'єднань, що з однієї сторони, є замовника й споживачами транспортної безпеки, а з іншої – активними об'єктами транспортної безпеки щодо яких слід впроваджувати зрозумілі й прозорі правила гри. А іншим складником системи, на думку автора, вважається сукупність нормативно-правових стандартів, що забезпечують впровадження механізмів регулювання й досягнення транспортної безпеки [41, с.19].

Системний характер поняття транспортної безпеки визначає необхідність комплексного, системного вирішення проблем, що існують у цій сфері.

Як комплексний, стійкий та структурно впорядкований соціальний інститут, що є детермінований своїми зв'язками й складовими, система забезпечення транспортної безпеки націлена на забезпечення:

- а) можливості кожного доступу до забезпечення перевезень;
- б) відтворення, розбудова і модернізація транспортної системи Української держави, приєднання її до загальноєвропейських транзитних шляхів (зокрема як процес розбудови транспортних коридорів, встановлених як пріоритетні щодо загальноєвропейського товарообігу, а також імплементації зарубіжного досвіду та законотворчих положень стосовно створення цілісного нормативного поля, єдиного транспортного документа та інше);
- в) створення відповідних умов щодо й гармонізаційного становлення ринку транспортних послуг (утворення на міжнародному ринку конкурентоспроможного перевізника, а також забезпечення участі вітчизняних перевізників у переміщенні стратегічно важливих вантажів чи у обслуговуванні зовнішньоекономічної діяльності, здійснення боротьби із дискримінаційних умов участі в міжнародних перевезеннях та інше);
- г) забезпечення соціальної мобільності населення, й особливо доступу до освіти й вільного вибрання виду трудової діяльності, задоволеність щодо переміщення із особливими потребами;
- д) підконтрольність транспортної системи цілям обороноздатності держави (програми мобілізації, а також змога доступу до транспортної системи в період надзвичайних або екстрених ситуацій та інше);
- е) впровадження новітніх технологій, які покликані забезпечити випереджаючий розвиток транспортної галузі, також інтеграцію різноманітних видів транспорту щодо досягнення поставленої цілі (потрібно враховувати й розвивати ті складові елементи транспортної системи, що чи дають найбільший економічний ефект чи ж відповідають нагальним потребам суспільства, а також стратегічним тенденціям розвитку);
- ж) наукове розроблення нових стандартів в сфері безпеки як пасивних, які мають за ціль здійснити мінімізацію негативних наслідків від нераціонального (нецільового) використання транспорту, також й активних, що направлені проти незаконного втручання у діяльність транспорту

(діяльність окремих неформальних організацій (об'єднань), які зорієнтовані для досягнення короткотермінового економічного ефекту, під загрозу ставлять безпеку усієї системи чи її окремої ланки; терористична діяльність);

h) зменшення відповідного негативного впливу транспорту як об'єкта певного підвищеного ризику на людину і навколишнє середовище;

i) здійснення широкої роз'яснювальної роботи стосовно переваг застосування безпечного транспорту, популяризація ідей організації інноваційної транспортного простору та інше [41, с.20-21].

Застосування існуючих на даний час подібних понять з поняттям «транспортна безпека», зокрема як «безпека на транспорті», «безпека транспортної інфраструктури», «безпека руху транспортних засобів» тощо не слід повністю ідентифікувати із досліджуваним поняттям, оскільки перше вважається набагато ширшою та комплексною, міжгалузевою й враховує різноманітні складові означеного інституту транспортного права. Зазначений підхід є також викликаний традиційним виокремленням в нормативно-правовому полі положень, що регулюють стандарти, процедури, правила забезпечення авіаційної безпеки, безпеки судноплавства, безпеки дорожнього руху тощо, що засвідчує про гарантування окремих видів транспортної безпеки, й таким чином продукує проблеми відповідного адміністративно-правового регулювання в цілому та за собою тягне як результат виникнення юридичних помилок [8, с.327].

Відповідна невизначеність та відповідне ототожнення досліджуваного явища сутнісного термінологічного поняття «транспортна безпека» обумовлене наступними чинниками:

≡ багатогранністю й складністю предмета щодо його правового регулювання, яке вимагає регламентування рядом нормативно-правових актів різноманітної галузевої приналежності та юридичної сили;

≡ відсутністю єдиного дотепер трактування змісту означеного поняття і його співставлення із іншими невід'ємними складниками національної безпеки (передусім екологічна, пожежна, інформаційна, а також інші

видозміни безпек), що в тому числі мають вплив на підтримання у належному стані й «транспортної безпеки»;

≡ невизначеність критеріїв відмежування предмету адміністративно-правового регулювання від предмета правового регулювання суміжних галузей права, в тому числі й інформаційного, кримінального цивільного та ін. [8, с.327-328].

У зв'язку з викладеним вважаємо, що об'єктивною необхідністю на сучасному етапі розвитку є розробка узагальненої дефініції транспортної безпеки, під якою пропонується розуміти складову частину системи безпеки на транспорті, багато в чому спрямована на те, щоб запобігти або мінімізувати шкоду, заподіяну здоров'ю або життя людей, навколишньому середовищі, а також майну шляхом забезпечення стійкого функціонування всього транспортного комплексу. На фоні застосування зазначеного підходу, можна досягнути втілення таких заходів, які б активно протидіяли різноманітним загрозам, а також підвищували захищеність всього транспортного комплексу в цілому.

У загальному вигляді поняття «транспортна безпека» може бути визначено як система попередження, протидії та припинення злочинів, включаючи тероризм, у транспортній сфері; система попередження на транспорті надзвичайних подій природного та техногенного характеру; система недопущення чи мінімізації матеріальної та моральної шкоди на транспорті від злочинів та надзвичайних подій; система, спрямована на підвищення екологічної безпеки перевезень, екологічної стійкості транспортної системи; система реалізації цілей національної безпеки у транспортному комплексі в цілому.

Як зазначає А.В.Бойко, поняття «транспортна безпека» вважається узагальненим, що охоплює наступні складові елементи:

- ∴ безпека повітряного транспорту;
- ∴ безпека залізничного транспорту;
- ∴ безпека річкового й морського транспорту;

- безпека автомобільного транспорту;
- безпека трубопровідного транспорту;
- муніципального транспорту (в тому числі метрополітену) [8, с.329].

Актуальним питанням залишається у організації забезпечення належного рівня транспортної безпеки Української держави відповідне правове унормування означених процесів убезпечення транспортної інфраструктури, а також перевезень пасажирів й вантажів, транспортування газу й нафти тощо [8, с.329].

Метою забезпечення транспортної безпеки, як зазначається в наукових дослідженнях [150, с.32], потрібно вважати підтримку сталої й безпечної експлуатації транспортного комплексу, маючи на увазі що акти незаконного втручання загрожують його стійкій та безпечній експлуатації. Означена мета досягається шляхом вирішення трьох основних завдання: по-перше, запобігання актам незаконного втручання; по-друге, припинення вчинення дії незаконного втручання; по-третє, усунення наслідків актів незаконного втручання, відновлення транспортного комплексу, ліквідація чи компенсація завданої шкоди.

Резюмуючи вищезазначене, мета забезпечення транспортної безпеки включає заходи, які спрямовані зокрема на:

- а) технічне облаштування транспортної інфраструктури засобів і транспортні засоби;
- б) встановлення спеціального адміністративного та правового режимів, що відповідають поточній ситуації, рівень загроз;
- в) створення ефективних сил безпеки;
- г) забезпечення дотримання вимог безпеки фізичними й юридичними особами суб'єктів, що розміщені на об'єктах транспортної інфраструктури та транспортних засобах [150, с.32].

Отже, транспортна безпека – це складова частина національної безпеки України, що представляє собою стан захищеності об'єктів транспортної інфраструктури, транспортних засобів, споживачів транспортних послуг,

працівників транспортного комплексу, природного довкілля від актів незаконного втручання, а також загроз природного та техногенного характеру.

Розуміння транспортної безпеки як складової національної безпеки держави вимагає виявлення й усунення (локалізації) її ключових структурних складових. Найвдалішим інструментом щодо цього може бути використання системного підходу. Відповідно наявність системоутворюючих детермінант дозволяє визначити транспортну систему як соціальну систему, а загальноприйнятими для усіх систем вважається: а) наявність єдиної цілі для всіх структурних елементів; б) підпорядкованість кожного із структурних елементів об'єднуючій меті системи; в) здійснення кожним із структурних елементів відповідних функцій, що виходять із поставлених завдань; г) встановлення відповідних координаційних й субординаційних зв'язків між структурними елементами; д) зворотній зв'язок між керуючою системою та підпорядкованою підсистемою.

Встановлення конкретних завдань, що спрямовані на формування окремих підсистем забезпечення транспортної безпеки (як то правової, інституційної, організаційної, інформаційної), є важливою умовою досягнення ключової цілі щодо підвищення рівня захищеності людей, зокрема об'єктів транспортної інфраструктури.

Під стратегічним завданням пропонуємо розуміти формування та вдосконалення комплексної системи транспортної безпеки. Стратегічне завдання включає наступні складники завдань:

1. Формування та вдосконалення правової підсистеми транспортної безпеки, під якою мається на увазі система нормативних правових актів, призначених для регулювання суспільних відносин у галузі забезпечення транспортної безпеки. Для формування правової системи транспортної безпеки знадобиться вдосконалення нормативно-правового регулювання, а також проведення моніторингу правозастосовчої практики, вивчення міжнародного досвіду правового регулювання аналогічних відносин,

проведення наукових досліджень, спрямованих на підвищення ефективності правових заходів транспортної безпеки.

2. Формування та вдосконалення інституційної підсистеми транспортної безпеки як сукупності соціальних інститутів, які забезпечують діяльність системи транспортної безпеки. Ключова роль означеної діяльності належить органам влади. Саме тому інституційна підсистема транспортної безпеки передбачає виконання заходів щодо створення уповноважених органів влади та визначення їх компетенції, у тому числі щодо здійснення державного контролю (нагляду) в галузі забезпечення транспортної безпеки, з підготовки та атестації сил забезпечення безпеки, вдосконаленню методик та робочих програм, необхідні для такої підготовки.

3. Формування та вдосконалення організаційної підсистеми транспортної безпеки, що включає комплекс взаємозалежних заходів, вкладених у забезпечення захищеності транспортного комплексу. Організаційна система транспортної безпеки включає визначення загроз, оцінку вразливості та категорювання об'єктів транспортної інфраструктури, оцінку вразливості транспортних засобів, сертифікацію технічних засобів, що використовуються для забезпечення захищеності транспорту та відповідної інфраструктури;

4. Формування та вдосконалення інформаційної підсистеми транспортної безпеки, що представляє собою комплекс засобів та методів з обробки та використання інформаційного ресурсу. Суб'єктами правовідносин у галузі використовуються різні види інформації, в тому числі інформація з обмеженим доступом, а також інформація, що має статус державної таємниці.

Основні засадничі принципи державного управління в сфері щодо забезпечення транспортної безпеки розміщені на рисунку 1.3.



Рис. 1.3. Ключові принципи державного управління у сфері забезпечення транспортної безпеки [розробка автора]

Отже, принципам державного управління у сфері забезпечення транспортної безпеки притаманні такі характерні властивості:

- ✚ нормативність, безпосереднє закріплення у національних нормативно-правових актах;
- ✚ універсальність, що виражається в їх єдності та загальності застосування;
- ✚ системність, поділ на види та підвиди,
- ✚ застосування при заповненні прогалин у правовому регулюванні;
- ✚ детермінованість єдиною метою — забезпечення безпеки транспортного комплексу.

Ієрархічна вибудована структура транспортної безпеки окреслюються відносинами управління та підпорядкування, соціальних позицій, ролей соціальних груп, індивідів, які включені до неї. У ній чітко прослідковується управлінська й підконтрольна підсистеми, відповідно відносини між якими

окреслюються дією механізмів та засобів контролю й регулювання, одночасно розгалужена система опосередкованого впливу, потреба у нагромадженні й зосередженні ресурсного забезпечення, зворотних зв'язків досить суттєве значення для кінцевої мети й підлягає прогнозуванню і врахуванню у процесі встановлення механізмів впливу, а також коригування на момент управлінської діяльності. Засадою означених механізмів й засобів є інституціональні правила та норми, які гарантують стійкість й передбачуваність взаємодії елементів системи у період її функціонування.

Транспортна безпека направлена на запобігання аваріям й інцидентам на транспорті. Означена діяльність із позиції пріоритетності прав й свобод людини виконується через утворення системи превентивної раціональної безпеки із ціллю максимально можливого та економічно аргументовано зменшення ймовірності створення (виникнення) транспортних аварій та мінімізації щодо їх наслідків. Слід під забезпеченням транспортної безпеки осмислювати соціальний процес діяльності певних суб'єктів суспільних відносин стосовно запобігання аваріям й інцидентам на транспорті [123, с.233].

На стан безпеки на об'єктах транспорту досить значний вплив мають своєрідні фактори, до яких зокрема належать:

- » велика концентрація громадян та їхнього майна на відносно обмеженій території об'єктів водного, залізничного та повітряного транспорту;
- » особливості архітектурного планування та технічного обладнання конкретного об'єкта;
- » цілодобовий цикл здійснення роботи більшості об'єктів водного, наземного і повітряного транспорту;
- » зосередженість досить значних матеріальних цінностей на об'єктах транспорту;
- » нетривалість перебування пасажирів на транспортних об'єктах;
- » інтенсивність руху поїздів, а також повітряних й морських/річкових суден;

» схильність щодо обсягу пасажирських й вантажних перевезень кліматичним, сезонним, погодних та тимчасовим умовах;
 » швидкоплинність подій та явищ на транспорті;
 » психологічний стан та контингент пасажирів;
 » підвищений рівень небезпеки злочинів, а також адміністративних правопорушень, які вчиняють в означеній сфері [8, с.351].

Транспортна безпека має свою спрямованість на захист пасажирів, одержувачів, власників, перевізників вантажів, власників й користувачів транспортних засобів та транспортного комплексу (його працівників), бюджету й економіки держави, навколишнього природного середовища від відповідних загроз, що можуть трапитися у транспортному комплексі [123, с.233].



Рис.1.4. Призначення транспортної безпеки [складено автором за: 123, с.233]

Характеристика національних інтересів через багатогранність транспортної безпеки вказує на той аспект, що остання має свою націленість на захист пасажирів, одержувачів, власників та перевізників вантажів як осіб,

які на пряму є споживачами чи ж створюють транспортний продукт; власників транспортних засобів; транспортного комплексу, також включаючи інфраструктуру й працівників; економічний стан держави, (включаючи бюджети усіх рівнів); екологічний стан навколишнього середовища [123, с.233].

Отже, транспортна безпека вважається станом захищеності транспортної системи країни від реальних/потенційних загроз, що забезпечує (гарантує) захищеність національних інтересів економіки, а також стійке функціонування і розвиток транспортної галузі в умовах сьогодення й на подальшу перспективу [123, с.233].

Важливу роль у практичній діяльності із забезпечення транспортної безпеки відіграє класифікація загроз безпеці за певними критеріями на певні види. За локалізації джерел загрози транспортній безпеці можна згрупувати у дві групи:

1) внутрішні загрози транспортної безпеки (формується у межах транспортної галузі – переважно технічної, екологічної, терористичної, інформаційного характеру, а також у зв’язку з людським фактором);

2) зовнішні загрози транспортної безпеки (економічна та національна безпека України в міжнародному економічному світі, у глобалізаційних світовому й геополітичному просторі).

Потенційна загроза транспортній безпеці є процесом зародження небезпеки, формування передумов щодо можливості заподіяння суттєвої шкоди.

Перелік потенційних загроз у діяльність об’єктів транспортної інфраструктури та транспортних засобів включає загрозу:

· захоплення (можливість захоплення об’єктів транспортної інфраструктури та/або транспортних засобів, встановлення над ними контролю силою або загрозою застосування сили чи шляхом будь-якої іншої форми залякування);

∴вибуху (можливість руйнування об'єктів транспортної інфраструктури та/або транспортних засобів чи нанесення ним та/або їх вантажу, здоров'ю персоналу, пасажирів та іншим особам ушкоджень шляхом вибуху);

∴розміщення чи спроби розміщення об'єктів транспортної інфраструктури та/або транспортних засобів, вибухових пристроїв (можливість розміщення або вчинення дій з метою розміщення у будь-який спосіб на об'єктах транспортної інфраструктури та/або транспортних засобах вибухових пристроїв (вибухових речовин), які можуть зруйнувати об'єкти транспортної інфраструктури та/або транспортні засоби, завдати їм та/або їх вантажу пошкодження);

∴ураження небезпечними речовинами (можливість забруднення об'єктів транспортної інфраструктури та/або транспортних засобів або їх критичних елементів, небезпечними хімічними, радіоактивними або біологічними агентами, що загрожують життю чи здоров'ю персоналу, пасажирів та інших осіб) та інше

Реальна загроза транспортній безпеці – це остаточно сформоване, очікуване або існуюче явище, яке об'єктивно вже здатне завдати шкоди життєво важливою інтересам особистості, суспільства та держави.

У низці загроз транспортній безпеці можуть виділятися загальні для всіх видів транспорту, видів транспортної діяльності, але, крім того, ще й специфічні (регіонального, локального, об'єктивного рівнів; характерні лише певного виду транспорту та інших) загрози.

З цієї структури впливають пріоритети державно-управлінських зусиль щодо підвищення рівня транспортної безпеки. Насамперед, вони знаходяться у сфері техніко-технологічного фактору транспортної безпеки.

До загроз загального типу належать:

→ фізичне зношування та моральна застарілість транспортних засобів, шляхів сполучення, пристроїв, систем та обладнання управління рухом, спеціальних засобів;

→ недостатність бюджетних та інших коштів різних рівнів, що виділяються на забезпечення транспортної безпеки;

→ недостатня кваліфікація екіпажу, персоналу транспортних об'єктів, осіб, що управляють рухом, кадрів, зайнятих різних рівнях управління транспортної діяльністю;

→ недостатнє нормативне та організаційне забезпечення мобілізаційної готовності на транспорт;

→ терористичні прояви та інші негативні наміри, що загрожують безпечній діяльності транспортного комплексу та інше.

Вимоги щодо забезпечення транспортної безпеки для різних категорій об'єктів транспортної інфраструктури та транспортних засобів встановлюються центральним органом виконавчої влади, що здійснює функції із впровадження державної політики та нормативно-правове регулювання у сфері транспорту, за погодженням із головним органом виконавчої влади у сфері забезпечення безпеки України, центральним органом виконавчої влади, який здійснює функції з вироблення державної політики та нормативно-правового регулювання у сфері економічного розвитку.

Метою державної політики у галузі транспортної безпеки виступає забезпечення національної безпеки та реалізація національних інтересів при транспортній діяльності, стійкість транспортної діяльності, запобігання шкоді здоров'ю та життю людей, шкоди майну та навколишньому середовищу, загальнонаціональних економічних збитків при транспортній діяльності.

Вважаємо, що акцент має бути зроблений на використанні системного підходу в сфері забезпечення транспортної безпеки України, в межах якого формується перелік заходів (вимог), визначено перелік не лише потенційних, а й реальних загроз, від яких необхідно захищати транспортний комплекс, розподілено функції державних органів та представників бізнес-спільноти відповідальних за реалізацію зазначених заходів, що дозволить забезпечити безперервний процес захисту транспортного комплексу.

Транспортна безпека має значення для всіх аспектів життя українського суспільства, особливо в умовах економічної нестабільності фінансової системи та глобальної економічної кризи, а також стану військової агресії сусідньої держави. Від стану та якості безпечної роботи транспортної системи України на сьогодні залежать не тільки перспективи подальшого економічного розвитку, а й можливості держави ефективно виконувати такі найважливіші принципи, як захист національного суверенітету та безпеки країни, забезпечення потреби громадян у перевезеннях, створення умов для вирівнювання соціально-економічного розвитку регіонів.

Сучасний етап суспільного розвитку та проблемні питання щодо визначення загроз й глобальних викликів транспортній безпеці України не достатньо приділяється уваги як щодо врегулювання питань правового характеру, так й науковій площині. Очевидно, що дослідження зазначеної проблематики постає надзвичайно актуальним й важливим.

1.3. Особливості міжнародного досвіду формування та розвитку транспортної безпеки

В умовах перевантаження транспортних мереж в Україні, а особливо на територіях великих міст та під'їздів до них, надзвичайної актуальності набуває вивчення виняткового міжнародного досвіду щодо розвитку та забезпечення ефективного регулювання діяльності у сфері транспортної безпеки. Під останньою розуміється діяльність із забезпечення належних умов для безпечної та безперебійної транспортної сфери, що включає нормативно-правові та організаційні заходи, а також розпорядчі дії з управління та регулювання транспортної безпеки.

Під час вивчення досвіду щодо забезпечення транспортної безпеки на об'єктах транспорту США важливо відзначити, що в цій країні існує окремий державний орган, який безпосередньо займається безпекою на досліджуваних

об'єктах. Необхідність створення такого органу прийшла лише після вчинення серії терористичних актів 11 вересня 2001 року. Діяльність Управління транспортної безпеки в США (TSA) оцінюється дуже високо, тому що з моменту його створення вдалося запобігти численним несприятливим інцидентам і терактам, які планувалися вчинити на різному виді транспорту. Ефективність такої діяльності визначається тим, що цей орган поєднує в собі практично всі функції контрольних органів, перевірки пасажирів проводяться із застосуванням закритих інформаційних даних.

Міністерством транспорту США був сформований документ у 2008 році «Транспортне бачення на період до 2030 року під девізом «Забезпечення економічної свободи й економічної життєздатності мобільної нації» [57, с.151].

Зазначений документ розглядає стратегічні напрямки щодо прийняття інвестиційних рішень та проведення досліджень, а їх деталізація має прояв у стратегічних планах міністерств США. Результатом п'ятирічного активного планування діяльності Міністерства транспорту США вважається прийняття стратегічних планів в сфері досліджень, розробок й технологій, крайній з яких прийнятий був на 2013-2018 роки, у відповідності з вимогами Дорожньої карти США в ХХІ ст. «Рухаємося вперед у інтересах прогресу». Відповідно до зазначеної карти визначено такі ключові цілі для досягнень у галузі транспорту: сприяння безпеці; охорона навколишнього середовища; зменшення заторів та підвищення мобільності; збереження існуючих транспортних систем; підвищення довговічності й продовження терміну служби транспортної інфраструктури [57, с.151-152].

У Стратегічному плані на 2013-2018 роки було окреслено п'ять стратегічних цілей США для транспортної системи, зокрема перерахуємо ті, що безпосередньо стосуються транспортної безпеки:

- безпека: покращення здоров'я й безпеки населення шляхом зниження транспортних подій, у яких є поранені й загиблі;

- підтримка функціонального стану транспортних систем: активно підтримує США критичну транспорту інфраструктуру у задовільному стані;
- придатність для життя громадян транспорту: через інтеграції транспортних політик, інвестицій й планів із погодженням політики житлово-економічного розвитку стосовно збільшення транспортного виробу та доступу транспортних вибору та доступу транспортних послуг для усіх користувачів [57, с.152].

Після трагедії 11 вересня 2001 року понад 263 державні установи було або (чи) створено, або (чи) реорганізовано для втілення антитерористичної реформи. У відповідності до «Акта про національну безпеку» було утворено Міністерство національної безпеки США (Department of Homeland Security), через що було об'єднало 22 федеральних відомства й агентства та Адміністрацію транспортної безпеки США. На Міністерство національної безпеки США було покладено здійснення ключових завдань стосовно:

- a) запобігання терористичній діяльності та транснаціональній злочинності;
- b) забезпечення безпеки кордонів;
- c) реалізації імміграційної/митної політики;
- d) забезпечення кібербезпеки й економічної безпеки;
- e) запобігання стихійним лихам та іншим ситуаціям надзвичайного характеру [цит. за: 52, с.97-98].

У США в 2002 році було прийнято п'ять законодавчих актів щодо сфери безпеки, зокрема:

- ⌚Закон про національну безпеку;
- ⌚Закон про морську транспортну безпеку;
- ⌚Закон про авіацію та транспортну безпеку, про громадську безпеку;
- ⌚Закон про готовність та відповідальність за біотероризм;
- ⌚Закон про страхування ризиків [52, с.98].

Ключовою місією Міністерства транспорту США (USDOT) є забезпеченні країни найбезпечнішою, найефективнішою та сучасною транспортною системою у світі, що покращує якість життя для всіх людей і громад, від сільських до міських, і підвищує продуктивність та конкурентоспроможність американських працівників й підприємств [177].

Розглянемо більш детальніше управління США в сфері забезпечення транспортної безпеки.

Федеральне управління авіації

Федеральний авіаційний адміністратор (FAA) є регулятором усієї національної діяльності цивільної авіації, включаючи управління повітряним рухом у повітряному просторі США.

Інструментами (ресурсами) безпеки Управління авіаційної безпеки FAA входять:

а) Служба авіаційної безпеки (AVS), яка відповідає за сертифікацію, схвалення виробництва та підтримання льотної придатності літаків; а також сертифікація пілотів, механіків та інших осіб на посадах, пов'язаних з безпекою;

б) Організація повітряного руху (ATO) є оперативним підрозділом FAA, що відповідає за надання безпечних та ефективних аеронавігаційних послуг для 29,4 міл. квадратних миль повітряного простору (це понад 17% світового повітряного простору та включає всі Сполучені Штати, значні частини Атлантичного й Тихого океанів і Мексиканської затоки);

в) FAA Airports Office. Airports (ARP) забезпечує лідерство в плануванні та розробці безпечної та ефективної системи національних аеропортів. Офіс несе відповідальність за всі програми, пов'язані з безпекою аеропорту та перевірки, а також за стандарти проектування, будівництва та експлуатації аеропорту;

г) Управління комерційних космічних перевезень FAA. Комерційні космічні перевезення (AST) забезпечують захист громадськості, власності, інтересів національної безпеки та зовнішньої політики США під час комерційних запусків або повторних дій, а також заохочують, полегшують і просувають комерційні космічні перевезення США [142].

Федеральне управління автомобільних доріг (FHWA)

Зазначене управління підтримує державні та місцеві органи влади в проєктуванні, будівництві та обслуговуванні національної системи

автомобільних доріг і доріг на землях, що належать федеральному та племінному володінню. Також FHWA надає фінансову та технічну допомогу державним і місцевим органам влади, щоб дороги, шосе та мости в США залишалися одними з найбезпечніших і найтехнологічніших у світі [143].

Програми безпеки Федерального управління автомобільних доріг (FHWA)	
Програма підвищення безпеки на дорозі (HSIP)	Є основною програмою федеральної допомоги, яка потребує керованого даними стратегічного підходу до підвищення безпеки на дорозі. Його мета – досягти значного зниження смертності та тяжких травм на всіх дорогах загального користування, включаючи дороги недержавної власності. Держава повинна розробити, впровадити та оновити стратегічний план безпеки на дорозі (SHSP), розробити програму проектів або стратегій для зменшення виявлених проблем безпеки та регулярно оцінювати SHSP для використання коштів HSIP
Безпека на перехрестях	Основна частина вирішення проблем безпеки дорожнього руху стосується перехресть, які вважаються запланованими конфліктними точками в будь-якій системі доріг, включаючи автомагістралі США та штату, дороги округу та місцеві вулиці. Безпека перехресть є національним, державним і місцевим пріоритетом. У результаті FHWA продовжує розробляти та розгортати ресурси, покликані зробити перехрестя безпечнішими
Безпека при виїзді з проїжджої частини	Аварія при виїзді з проїжджої частини (RwD) – це аварія, яка відбувається після того, як транспортний засіб перетинає крайову лінію та з'їжджає з дороги. Щоб ефективно запобігти ДТП і смертельним випадкам, FHWA співпрацює зі штатами та місцевими органами для впровадження контрзаходів, які можуть допомогти безпечно тримати транспортні засоби на дорозі, забезпечити безпечне відновлення та зменшити серйозність аварії
Програма даних безпеки на дорозі	Ефективність програм безпеки безпосередньо пов'язана з наявністю та аналізом хороших даних, за допомогою яких можна приймати обґрунтовані рішення. Удосконалення даних про безпеку є важливим для федеральних, державних, місцевих та інших партнерів, які повинні долати труднощі, такі як брак ресурсів і суперечливі дані між агентствами. FHWA надає допомогу, щоб допомогти своїм партнерам оцінити дані для розробки та реалізації ефективних програм безпеки або інших заходів з покращення інфраструктури
Безпека пішоходів і велосипедистів	Покращення безпеки пішоходів і велосипедистів залежить від інтегрованого підходу, який включає інженерні, правоохоронні, освітні та екстрені служби. Управління безпеки FHWA розробляє проекти, програми та матеріали для зменшення смертності пішоходів і велосипедистів
Програма безпеки на дорогах у місцевій та сільській місцевості	Більшість аварій зі смертельними наслідками трапляються на сільських дорогах, якими володіють та керують місцеві установи. У багатьох випадках агентства часто не мають ресурсів, необхідних для належного вирішення проблем безпеки на цих дорогах. Програма місцевої та сільської безпеки FHWA визначає, розробляє та надає програми та продукти безпеки агентствам, обраним посадовим особам, урядам та іншим зацікавленим сторонам для покращення безпеки на місцевих та сільських дорогах
Програма розвитку професійної спроможності з безпеки на дорозі	Більшість аварій зі смертельними наслідками трапляються на сільських дорогах, якими володіють та керують місцеві установи. У багатьох випадках агентства часто не мають ресурсів, необхідних для належного вирішення проблем безпеки на цих дорогах. Програма місцевої та сільської безпеки FHWA визначає, розробляє та надає програми та продукти безпеки агентствам, обраним посадовим особам, урядам та іншим зацікавленим сторонам для покращення безпеки на місцевих та сільських дорогах

Рис. 1.5. Програми безпеки Федерального управління автомобільних доріг [розроблено автором за: 143]

Федеральне управління з безпеки автомобільних перевезень (FMCSA)

FMCSA є провідним федеральним урядовим агентством, відповідальним за регулювання та забезпечення безпеки комерційних автотранспортних засобів (CMV), що включає понад 500 000 комерційних автотранспортних компаній, понад 4000 міжштатних автобусних компаній і понад чотири мільйони власників комерційних водійських прав (CDL). Ключова місія FMCSA – зменшити кількість аварій, травм і смертельних випадків за участю великих вантажівок і автобусів [144].

Означене управління: а) розробляє та впроваджує керовані даними правила, які збалансовують безпеку автомобільних перевізників (вантажних і автобусних компаній) з ефективністю; б) використовує інформаційні системи безпеки, щоб зосередити увагу на перевізниках підвищеного ризику під час виконання правил безпеки; с) націлює освітні повідомлення для перевізників, комерційних водіїв та громадськості; d) співпрацювати із зацікавленими сторонами, зокрема федеральними, державними та місцевими правоохоронними органами, автоперевізниками, групами безпеки та організованими працівниками щодо зменшення кількості аварій, пов'язаних із автобусами та вантажівками.

Федеральне управління залізниць (FRA)

Федеральна залізнична адміністрація (FRA) була створена Законом про Міністерство транспорту (1966 року). Це одне з десяти агентств Міністерства транспорту США, які займаються інтермодальним транспортом, а місія полягає в забезпеченні безпечного, надійного та ефективного переміщення людей і товарів для сильної Америки зараз та в майбутньому [145].

Управління з безпеки на залізниці FRA сприяє і регулює безпеку в усій залізничній галузі країни. Офіс виконує свої регулятивні та інспекційні обов'язки через різноманітний штат експертів із безпеки залізниці.

Федеральна адміністрація транзиту

Федеральна транзитна адміністрація (FTA) – це модальна адміністрація в рамках Міністерства транспорту США, яка надає фінансову та технічну

допомогу системам громадського транспорту, включаючи автобуси, метро, електричку, приміську залізницю, тролейбуси та пороми [146].

На додаток до підтримки громадського транспорту за допомогою фінансової та технічної допомоги, ФТА керує національною програмою безпеки транзиту та процесом нагляду за дотриманням програми, щоб забезпечити безпечні, надійні та справедливі транзитні послуги по всій території. Управління з безпеки транзиту та нагляду ФТА США допомагає зробити транзит безпечнішим через політику розробки, розслідування небезпек, збір даних, аналіз ризиків, програми нагляду та обмін інформацією [173].

Морська адміністрація (MARAD)

Морська адміністрація є агентством, що входить до складу Міністерства транспорту США, яке займається водним транспортом. Його програми сприяють використанню водного транспорту та його повній інтеграції з іншими сегментами транспортної системи, а також життєздатності торгового флоту США [160].

З 1967 по 2003 роки Берегова охорона CIB входила до DOT і була програмою морської безпеки під керівництвом MARAD. Однак 25 лютого 2003 року USCG став частиною Департаменту внутрішньої безпеки, де безпека на морі та правозастосування все ще є частиною їхніх функцій [160].

Управління безпеки (OS) є одним із трьох відомств, які підпорядковуються заступнику адміністратора з навколишнього середовища та відповідності. Місія та відповідальність цього офісу полягає в розробці, координації та нагляді за питаннями Агентства, пов'язаними з безпекою морської галузі та відповідністю вимогам безпеки на морі.

Зазначений офіс сприяє і заохочує розвиток та застосування найкращих методів управління, процедур, технологій, що відображають найсучасніші напрямки вдосконалення безпеки на морі. Цей офіс також допомагає в розробці національних і міжнародних стандартів, які призначені для підвищення ефективності та безпеки морської галузі. У свою чергу, ці

ініціативи сприяють покращенню, інтегрованій національній транспортній системі, яка є безпечною, безпечною та екологічно чистою.

Адміністрація з безпеки трубопроводів і небезпечних матеріалів (PHMSA)

Ця адміністрація є операційною адміністрацією Міністерства транспорту США, яка розробляє та забезпечує дотримання правил безпечної, надійної та екологічно безпечної роботи національної трубопровідної транспортної системи протяжністю 2,6 мільйона миль і майже 1 мільйона щоденних перевезень небезпечних матеріалів сушею, морем та повітря [168].

Мета зазначеного органу полягає у захисті людей і навколишнього середовища шляхом сприяння безпечному транспортуванню енергії та інших небезпечних матеріалів, які є життєво важливими для повсякденного життя. Для цього агентство впроваджує національну політику, встановлює та забезпечує дотримання стандартів, а також навчає і проводить дослідження для запобігання інцидентам.

Національне управління безпеки дорожнього руху (NHTSA)

Слід зазначити про позитивний досвід США стосовно функціонування урядового окремого органу публічної адміністрації, що переймається безпекою дорожнього руху – це Національна адміністрація безпеки дорожнього руху США (National Highway Traffic Safety Administration). Цей орган публічної адміністрації займається адмініструванням широкого кола питань, які пов'язані з безпекою дорожнього руху, надає змістовну інформаційну підтримку водіям, передусім інноваційних засобів профілактики дорожньо-транспортних пригод [цит. за: 3, с.218].

Національна адміністрація безпеки дорожнього руху (NHTSA) розслідує дефекти (пошкодження) безпеки в автомобілях, встановлює та забезпечує дотримання стандартів економії палива, встановлює і впроваджує правила проти викрадення транспортних засобів, допомагає штатам і місцевим громадам зменшити загрозу п'яних водіїв, сприяє використанню ременів безпеки, дитячих сидінь безпеки та подушок безпеки, розслідує шахрайство з

одометром, проводить дослідження поведінки водіїв і безпеки дорожнього руху, а також надає споживачам інформацію з питань безпеки транспортних засобів [165].

Ізраїль здійснює управління транспортною інфраструктурою через Міністерство транспорту й безпеки шляхів. Міністерство транспорту Ізраїлю забезпечує життєздатність транспортної інфраструктури як частини складової економічного зростання і розвитку Ізраїлю. Воно є відповідальним за: а) управління, планування і будівництво інфраструктури наземного транспорту; б) управління повітряним транспортом; в) управління й інфраструктуру морського транспорту; г) забезпечення метрологічними даними [147, с.28].

Керівником міністерства є Міністр транспорту Ізраїлю, що призначається за підсумками коаліційних угод уряду. До Міністерства транспорту Ізраїлю входять наступні управління:

∴ управління земельними ресурсами (гарантує якісне функціонування наземних транспортних систем й послуг, а також сприяння безперервному/безпечному пересуванню людей, товарів. Також включає контроль дорожнього руху; транспортних споруд; контроль суспільного транспорту (таксі, власних послуг, аренди);

∴ управління адміністрації руху: 1) відділ ліцензування (є відповідальним за стан водіїв і транспортних засобів, ліцензування, реєстрацію, контроль шкіл водіння й підготовки водіїв); 2) відділ механізації (відповідає за транспортні засоби, запасні частини, стандартизацію; екологічні проблеми, станції огляду (технічного) транспортних засобів, обслуговування);

∴ управління інфраструктури і розвитку (є відповідальним за планування і розробку місцевої інфраструктури, дорожньої/транспортної інфраструктури);

∴ управління цивільної авіації (вважається регулятором у секторі цивільної авіації, відповідно до законодавства, стандартизацію й міжнародні договори, підписані державою Ізраїль. Також несе відповідальність за

гарантування авіаційної безпеки й розвитку максимального об'єму авіаційних перевезень, охорони повітряних перевізників країни, а також мінімізацію впливу на навколишнє природне середовище, забезпечення державної політики в відношенні цивільної авіації);

∴ управління судноходства й портів (відповідає за судноходство (причали, порти, диспетчерів, ліцензування/реєстрацію суден. Здійснює діяльність з ціллю забезпечення безпечної, стійкої, надійної інфраструктури, а також безперервних морських перевезень, розробка й контроль привил судноходства політики контролю морських перевезень, причалів, портів, сприяння й підтримання міжнародних положень та договорів);

∴ управління метрологічної служби (зокрема представляє і контролює всеосяжні кліматичні, метрологічні й інші додаткові послуги, що охоплюють усі прошарки ізраїльського суспільства і економіки, бере активну участь у прикладних наукових дослідженнях, а також міжнародному співробітництві) [147, с.29].

Ізраїль також наділив окремого суб'єкта, в якості якого виступає Агентство безпеки Ізраїлю з особливими повноваженнями в галузі безпеки транспорту, надавши даному Агентству спеціальні повноваження щодо забезпечення транспортної безпеки, аж до контррозвідувальної діяльності.

Слід відзначити про те, що у цій країні транспортні об'єкти, їхня інфраструктура, оснащені високотехнологічними пристроями, які надають допомогу фахівцям Агентства забезпечувати необхідну безпеку не тільки даних об'єктів, але й безпосередньо відстежувати безпеку вантажного та пасажирського потоку.

Якщо мову вести про Австралію, що є федерацією із шістьма штатами й двома територіями, то відповідно до основного закону цієї країни, уряди штатів і територій відповідають за розроблення безпечної, ефективної й екологічно відповідальної транспортної інфраструктури, а також послуг в містах. Транспортні обов'язки австралійського федерального уряду розповсюджуються на формування політики й регулювання міжнародних,

міждержавних повітряних перевезень, перевезень важкими транспортними засобами, морських перевезень й національної залізничної мережі [21, с.151-152].

В Австралії в 2008 році була ухвалена національна рамочна політика у галузі транспорту. Означена Політика окреслила підхід «нового мислення» до транспортної політики, що віддзеркалювала зміни у галузі й операційному середовищі з ціллю розробки узгодженої, бездоганної транспортної системи [цит. за: 21, с.152].

Закони, що торкаються сфери транспорту, здійснюються у Австралії на трьох різних рівнях державного управління: а) існують федеральні закони, що застосовуються до усієї держави, державних й територіальних законів; б) застосовуються до відповідного штату чи території; с) місцеві закони, що називаються статутами, для кожного регіону або ж округу [21, с.152].

Міністри різних рівнів влади спільно здійснюють діяльність із питань, які становлять спільний інтерес. У результаті міжурядових дискусій було вироблено єдині національні закони у низці сфер, включаючи безпеку на морі, а також регулювання важкими транспортними засобами перевезень [21, с.152].

Задля того або покращити транспортне планування, австралійським урядом було розроблено перспективні стратегії у низці головних сфер. До прикладу, було розроблено:

- Політичну базу для інтелектуальних транспортних систем (2011 рік);
- Національну стратегію портів (2011 рік);
- Національну стратегію вантажних перевезень (2012 рік);
- Перспективи безпеки на транспорті до 2025 року (2014 рік) [21, с.152].

Закон про розслідування безпеки на транспорті 2003 (TSI Act) почав діяти з 1 липня 2003 року. Однак 1 липня 2009 року він зазнав значних змін [175].

Зазначеним законодавчим актом було засновано Австралійське бюро безпеки транспорту (ATSB) як незалежне статутне агентство Співдружності. Закон про TSI консолідує передові повноваження із

розслідування в авіаційному та морському транспорті та, відповідно до цього нового законодавства, також поширює їх й на залізницю.

Австралійське бюро безпеки транспорту (ATSB) [138] покращує безпеку й довіру громадськості до авіаційного, залізничного й морського транспорту за допомогою незалежного розслідування транспортних аварій (подій), що пов'язані з безпекою; запис даних безпеки, аналіз й дослідження; має вплив на дії із безпеки через підвищення обізнаності про безпеку. Головна мета полягає у тому, щоб підвищити рівень транспортної безпеки для найбільшої суспільної користі шляхом незалежних розслідувань і впливу на відповідні заходи безпеки.

ATSB започатковано відповідно до Закону про розслідування безпеки на транспорті та є незалежною статутною установою уряду Співдружності, що підпорядковується міністру інфраструктури, транспорту, регіонального розвитку та місцевого самоврядування [138].

Національна стратегія безпеки дорожнього руху на 2021-2030 роки [166] Австралії виходить із того, що до безпечної системи входять наступні складові: транспортні засоби; дороги й узбіччя; учасники дорожнього руху; функціональне призначення дороги; швидкість та планування. Усі складові елементи між собою взаємодіють та можуть спільно працювати, задля того аби захистити учасників дорожнього руху. У Австралії застосовуючи системний підхід, прийнято зобов'язання гарантувати покращення доріг та транспортних засобів аби зробити всю систему безпечною, а не лише в місцях або ситуаціях, де останнього разу відбувалися аварії.

Національна стратегія безпеки дорожнього руху на 2021-2030 роки Австралії окреслює цілі безпеки дорожнього руху для країни на наступне десятиліття і включає головні пріоритетні напрямки для дій (цілі) стосовно скорочення щорічної кількості смертельних випадків зокрема на 50% та серйозних травм передусім на 30% до 2030 року. У зазначеному документі можна простежити відданість підходу безпечної системи й зміцненню усіх елементів дорожньо-транспортної системи за основними трьома напрямками:

1) безпечні дороги; 2) безпечні транспортні засоби; 3) безпечне використання доріг [166].

Муніципалітети Швеції у діяльності щодо забезпечення безпеки дорожнього руху керуються програмними положеннями, які приймаються ними, й відповідно, вибудовані на загальнодержавній політиці ZeroVision, довгостроковою ціллю якої є те, щоб ніхто не загинув чи не отримав значні травми в системі дорожнього транспорту. В ZeroVision відправною точкою вважається те, що транспортне середовище й транспортні засоби мають бути спроектовані таким чином, щоб помилка учасника дорожнього руху не призвела до смерті чи ж серйозних травм [162].

Муніципалітети Швеції фокусують увагу на наступних показниках:

- а) поведінкові заходи щодо безпечних учасників дорожнього руху;
- б) муніципальні вимоги безпеки до власного транспорту й громадського транспорту;
- в) безпечні шкільні маршрути для дітей;
- г) дотримання швидкості на міській мережі доріг;
- д) безпечні проїзди для руху пішоходів й велосипедистів в мережі муніципальних доріг;
- ж) належний рівень експлуатації й технічного обслуговування доріг [12, с.176].

У Великобританії, яка вважається однією із найбільших економік світу, збудована тільки одна високошвидкісна лінія, протяжність якої становить трішки більше 110 км. В той же момент довжина магістральних автомобільних доріг у період починаючи із 1955 року збільшилася на 3400 км. Зокрема, наприклад, у Французькій республіці мережа пасажирських високошвидкісних ліній була збудована за чверть століття. А такі країни як Італія, Німеччина, Іспанія й інші продовжують у останні роки посилене будівництво транспортних нових ліній [51].

У кінці 1990-х років розвиток галузі призвів до того, що деякий за транспортом контроль в Уельсі, Північній Ірландії й Шотландії був переданий місцевим органам влади шляхом законодавства про децентралізацію, із надзвичайними питаннями, що відведені для Департаменту транспорту. Також у Англії існують регіональні органи влади, яким на законодавчому рівні

делегували контроль над окремими питаннями стосовно транспорту в рамках своєї юрисдикції [21, с.152].

У Великій Британії головним законодавчим актом у сфері транспорту є Закон про транспортування (2000 рік), що вміщує найбільш загальні нормативні положення щодо транспорту й передбачає низку змін в транспортній інфраструктурі Сполученого Королівства, зокрема структура залізничної приватизованої системи. Також існує низка режимів й специфічні (особливі) механізми, наприклад, Закон про залізничні перевезення і Закон про безпеку транспорту (2003 рік) [21, с.152].

Головними організаціями, що відповідають за управління галуззю є:

- Відділ транспорту, який відповідає за державну загальну транспортну політику й стратегію;
- Департамент транспорту, що створює стратегічні рамки щодо транспортних послуг, які здійснюються через інші органи державного/приватного секторів, що фінансує Департамент транспорту (рис.1.6) [21, с.152-153].

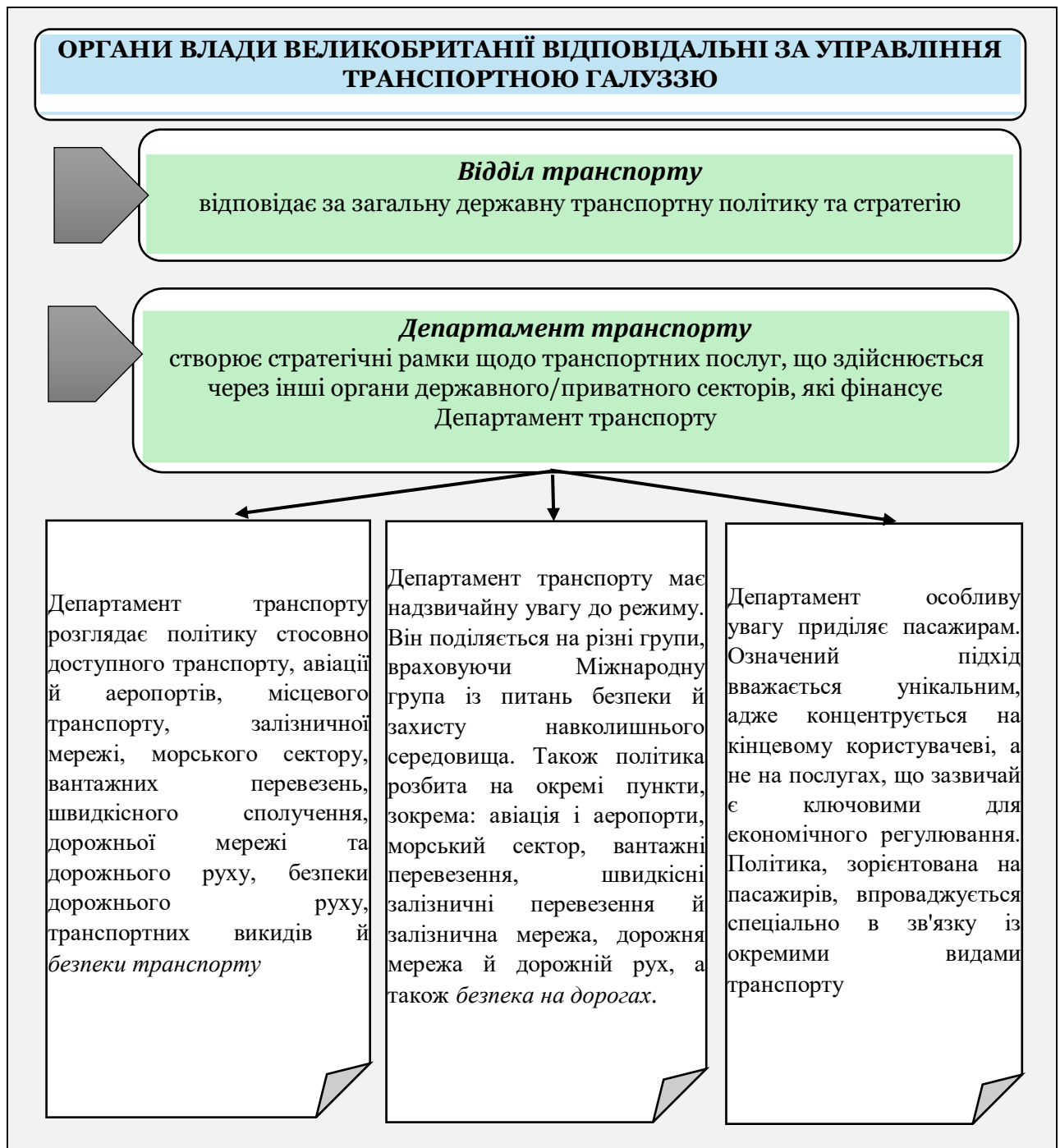


Рис.1.6. Основні органи влади Великобританії відповідальні за управління транспортною галуззю

Британська транспортна поліція здійснює обслуговування залізничних операторів, а також їх персонал та пасажирів по всій Англії, Шотландії й Уельсу. Зазначене поліцейське формування обслуговує лондонське метро й доклендське легке метро, а також трамвайні системи Мідленд та Кройдон Тремлінк [27, с.70].

Слід зазначити, що існує у Великобританії Науково-дослідна дорожня лабораторія Великобританії, а в Австралії – Австралійська рада з дослідження в сфері доріг, в США – це Національне управління безпеки дорожнього руху та Рада з дослідження в сфері транспорту. Використання наукових досліджень цих установ зумовило важливі зміни та запровадження інноваційних підходів, які покликані забезпечити безпеку дорожнього руху загалом [20].

Слід навести позицію Є.Ю.Жученко, який виділяє змістовні складові міжнародних стандартів забезпечення (гарантування) безпеки дорожнього руху, що інтегровані в більшість зарубіжних законодавствах та є цінними для запозичення у вітчизняну практику в сфері безпеки дорожнього руху:

- ◆ превалювання технічних засобів контролю за безпекою дорожнього руху;
 - ◆ цифровізація баз даних водіїв, їх адміністративно-правової й кримінально-правової ретроспективи;
 - ◆ активний розвиток транспортної інфраструктури, вдосконалення й розгалуження системи платних автошляхів;
 - ◆ закріплення і популяризація принципу «нульової» толерантності громадян щодо будь-яких порушень правил дорожнього руху (зокрема концепції «Vision Zero»);
 - ◆ актуалізація та нормативно-правова фіксація аварійних коридорів.
- Дослідник підкреслює, що зарубіжні держави знаходяться на крок попереду із питань гарантування безпеки дорожнього руху, що можна пояснити політичним й економічним розвитком держав, рівнем їх освіти й свідомості їх громадян. Проте, на сьогодні наша держава стабільно розвивається (рухається) у цьому напрямку, почавши свою діяльність із ремонтування доріг, вдосконалення роботи правоохоронних органів. Отже, Україна знаходиться на правильному шляху [24, с.193].

У Німеччині своєрідною особливістю системи державного управління безпекою дорожнього руху вважається чітке розділення функцій у сфері державного управління гарантування (забезпечення) безпеки дорожнього

руху, ґрунтовна взаємодія органів виконавчої влади, що відповідальні за гарантування безпеки дорожнього руху та громадськості, що уособлюють суспільні об'єднання, страховиків, виробників транспортних засобів, союзів підприємців тощо. Розроблення програм щодо підвищення безпеки дорожнього руху здійснюється на федеральному рівні, при цьому у впровадженні програм беруть участь як федеральні органи, так й певні органи земель та структури на місцях, яке слугує підвищенню їхньої ефективності.

У Федеративній Республіці Німеччини головним органом виконавчої влади, що відповідальний за гарантування транспортної безпеки є Федеральне міністерство цифрових справ і транспорту, що складається з трьох підрозділів: федерального міністра, парламентських державних секретарів і державних службовців.

Міністр очолює Федеральне міністерство цифрових справ і транспорту. Він призначається на посаду та звільняється з посади Федеральним президентом за поданням Федерального канцлера. Федеральний міністр очолює і несе відповідальність за роботу відомства та 45 підпорядкованих йому органів. Він відповідає за всі аспекти політики, у тому числі й безпеки автомобільного, залізничного, водного та повітряного транспорту Німеччини, а також за розширення цифрової інфраструктури [163].

У роботі міністра допомагають три державних секретарі парламенту та три державні секретарі державних службовців. Ці високопоставлені працівники допомагають виконувати державно-управлінські завдання.



Рис.1.7. Структура Федерального міністерства цифрових справ і транспорту Німеччини [складено автором за: 137]

Федеральне міністерство цифрових справ й транспорту визначає рамкові умови для безпечної та сталої цивільної авіації у Німеччині на засадах відповідних національних і міжнародних правил. Це також включає публікацію програми безпеки, «Державної програми безпеки». BMDV бере на себе відповідальність за підготовку, прийняття та оновлення німецької програми авіаційної безпеки (SSP) і додатків до неї. Предметом програми є технічна та експлуатаційна безпека. Захист від зовнішніх загроз («безпека») не є його частиною [159].

Німецька програма авіаційної безпеки є описом системи управління безпекою на національному рівні. Як член Міжнародної організації цивільної авіації ФРН зобов'язана реалізувати цю програму. Відповідно, програма базується на вимогах Додатку 19 до Угоди про міжнародну цивільну авіацію, який включає чотири сектори та вісім так званих критичних елементів безпеки. Ці сектори включають: а) стратегія авіаційної безпеки, цілі та ресурси; б) управління ризиками; с) забезпечення безпеки; d) сприяти безпеці, спілкуванню [159].

Перша німецька програма авіаційної безпеки була опублікована в 2020 році. Результати вжитих заходів та необхідність оновлення переглядаються щорічно.

Механізми управління безпекою включають методи системного рівня для підтримки та покращення авіаційної безпеки на міжнародному, європейському, національному та корпоративному рівнях, а в багатьох країнах і в авіаційних асоціаціях. Державні програми безпеки авіації є елементом управління безпекою на національному рівні. Національна авіаційна безпека координується та систематично управляється через відповідну програму авіаційної безпеки. При складанні цього плану Німеччина в основному керуватиметься «Європейським планом авіаційної безпеки», який регулярно публікується Агентством авіаційної безпеки Європейського Союзу (EASA) відповідно до правових вимог ЄС. спілкуванню [159].

Залізниця вважається не лише екологічно безпечним видом транспорту, але є й одним із найбезпечніших видів транспорту, й шляхом технічному прогресу з часом вона стає усе безпечнішою.

Однак безпека дорожнього руху, яка усуває усі небезпеки, неможливо досягти. Проте залізниці зобов'язані протидіяти небезпеці, використовуючи всі технічно можливі та розумні засоби, методи. Передусім, зважуючи на проблеми бізнесу, питання безпеки не повинні відходити на другий план, ніж економічні складові [172].

Відповідно до Федерального закону про управління залізничним транспортом щодо забезпечення безпеки діє Консультативна рада з безпеки на залізниці (§ 5), Федеральне відомство з розслідування залізничних аварій (§ 6), а також визначено завдання Федерального бюро з розслідування залізничних аварій (§ 7) [148].

У рамках своєї діяльності органи залізничного нагляду перевіряють, серед іншого, чи дотримуються залізничні підприємства зобов'язання щодо створення системи управління безпекою та дотримання її вимог.

Федеральне управління залізниць (EBA), як орган залізничного нагляду для федеральних залізниць і залізниць, що не належать федерації, без штаб-квартири в Німеччині, здійснює завдання державного органу безпеки, що передбачено європейським законодавством. Штати здійснюють нагляд за залізницею для інших залізниць, що не належать федерації [172].

У травні 2021 року федеральний уряд разом із штатами, муніципалітетами та іншими партнерами запустив «Пакт безпеки дорожнього руху». Програма федерального уряду з безпеки дорожнього руху на період з 2021 по 2030 роки всебічно показує внесок і відданість федерального уряду означеній спільній стратегії та Vision Zero [178].

Безпека дорожнього руху в Німеччині досягла дуже високого рівня за останні кілька десятиліть. Це є важливим зважаючи на той факт, що ФРН є однією із найважливіших транзитних держав у центрі Європи. Німеччина вносить свій досвід і знання в міжнародну й європейську діяльність, але в той

же час бере участь у спільному підході та гармонізованих правилах. Із означених причин ФРН бере активну участь у європейських та міжнародних проєктах, дискусіях з приводу підвищення безпеки дорожнього руху, розроблення стратегій безпеки дорожнього руху, схвалення резолюцій на рівні Організації Об'єднаних Націй (ООН) та обміну інформацією і досвідом в сфері дорожнього руху, безпеки роботи на двосторонніх засадах із окремими державами. Тому національна діяльність із безпеки дорожнього руху Німеччини пов'язана з європейською й міжнародною діяльністю [178].

В цьому контексті слід згадати про Програму безпеки дорожнього руху федерального уряду на 2021-2030 роки [179], що є наступницею Програми безпеки дорожнього руху на 2011-2020 роки. Означений документ містить федеральні заходи, за допомогою яких це сприяє реалізації спільної стратегії роботи з безпеки дорожнього руху у Німеччині з 2021 по 2030 роки федеральними, земельними та місцевими органами влади.

Забезпечується та постійно удосконалюється безпека на морі великою кількістю міжнародних угод. У довгостроковій перспективі глобальне судноплавство є головним видом транспорту з гарним зростанням й можливостями щодо працевлаштування. Вдосконалення та адаптація правил безпеки та екологічності зазначеного сектору є постійною ціллю Федерального міністерства цифрових технологій і транспорту (BMDV) у Міжнародній морській організації та ЄС [171].

Важливою гарантією безпеки суден є державний портовий контроль. З 1982 року займається цим See-Berufsgenossenschaft (See-BG) від імені BMDV. Морська торгова асоціація і торгова асоціація із технічного обслуговування транспортних засобів 1 січня 2010 року об'єдналися та заснували торгову асоціацію із транспорту й організації руху (BG Verkehr). Від того моменту Департамент безпеки суден BG Verkehr є відповідальним за державний портовий контроль, що забезпечує додержання міжнародних конвенцій [171].

Таким чином, ціллю державного портового контролю є усунення неякісних суден та досягнення вищих стандартів щодо безпеки, а також поліпшення умов життя на борту, морського руху, захист морського середовища.

Крім органів виконавчої влади, у Німеччині велика кількість існуючих громадських організацій, які за ціль ставлять підвищення безпеки дорожнього руху, зокрема Служба безпеки дорожнього руху, Рада із безпеки дорожнього руху та загальний німецький автомобільний клуб «ADAC». Цей клуб є старим об'єднанням у Німеччині, який опікується й проблемою безпеки дорожнього руху. Фахівці зазначеного клубу для підвищення безпеки дорожнього руху надають пропозиції щодо трьох ключових напрямків вирішення проблеми дорожньо-транспортних пригод, зокрема: а) загальне покращення стану доріг; б) підвищення кваліфікації водіїв, тренування водіїв на спеціальних курсах; в) будівництво нових автомобільних доріг із врахуванням кількості збільшення транспорту, а також інтенсивності руху [125, с. 139].

Безпека та надійність для Європейського союзу є першочерговими для будь-якої транспортної системи. Громадяни сподіваються, що під час їхніх поїздок транспорт буде безпечним. Однією із ключових ролей Європейської комісії є реагування на ці очікування шляхом забезпечення наявності задовільних стандартів у всьому ЄС щодо безпеки та безпеки на всіх видах транспорту.

Створення середовища для безпечного транспорту має важливе значення для європейських громадян. Європейська Комісія прагне забезпечити найвищі стандарти безпеки в усьому світі.

Спільний транспортний простір ЄС будується на регламентах, програмах, директивах і планах дій ЄС, ціллю яких є створення спільної транспортної мережі.

Європейський Парламент й Рада, діючи за звичною правовою процедурою, а також після проведених із Економічно-соціальним комітетом та Комітетом Регіонів консультацій, встановлюють:

→спільні правила щодо міжнародних перевезень, які прямують на територію чи ж із території держави-члена або перетинають територію однієї або ж кількох держав-членів;

→умови, відповідно до яких перевізники-нерезиденти мають можливість надавати транспортні послуги у межах держави-члена;

→заходи із вдосконалення транспортної безпеки;

→будь-які доречні інші заходи (ст.91 Договору про функціонування ЄС)

До 2050 року ЄС заплановано наблизиться до нульового рівня на автомобільному транспорті смертності. Відповідно до означеної мети ЄС – зменшення удвічі жертв на дорогах від 2011 року до кінця 2020 року, а також забезпечити світове лідерство Європейського союзу в галузі безпеки та на усіх видах транспорту [118, с.13].

Важливе значення щодо розвитку транспорту загалом і транспортної безпеки зокрема мають пропозиції, які містяться в Білій книзі ЄС (рис.1.8).



Рис.1.8. Білі книги Європейського союзу в сфері транспорту [складено автором за: 2, с.5-6]

У Плані розвитку єдиного європейського транспортного простору на шляху до конкурентоспроможної і ресурсоефективної транспортної системи,

а також інших документах до нього цілком зрозуміло й чітко поставлені досить амбітні завдання на 2030 та 2050 роки. Зокрема, зменшити фактично до нуля смертність на дорогах Європейського союзу, електротранспорт зробити ключовим й розвинути інфраструктуру таким чином, щоб більшість людей із будь-якої точки Європи змогли менш ніж за півгодини дістатися до Транс'європейської транспортної мережі та далі прямувати у своїх справах ще більш безпечніше та швидше [116].

Агентства безпеки ЄС працюють з різними видами транспорту (EASA, ERA та EMSA), які відповідають за авіаційний, залізничний та морський сектори відповідно – і всі вони роблять внесок у розвиток безпеки [164].

Транспортна безпека є проблемою, що стосується всіх користувачів транспорту та постачальників транспортних послуг. Це головне право – мати можливість подорожувати, не боячись стати жертвою будь-якої форми нападу. Однак важливо й те, щоб безпека не була настільки нав'язливою, щоб зробити подорож неприємним досвідом. Роль Європейської Комісії відводиться розгляду заходів, що на рівні ЄС можуть додати цінність для покращення безпеки [164].

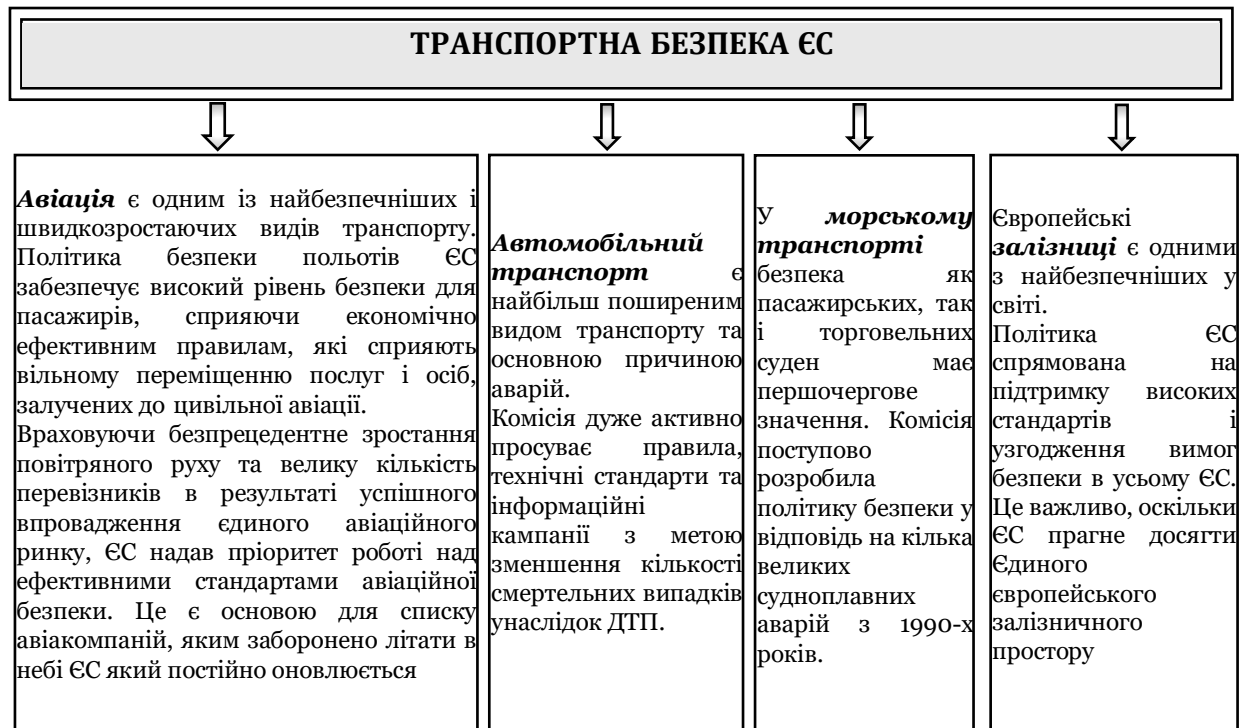


Рис.1.9. Транспортна безпека в Європейському Союзі [складено автором за: 164]

В ЄС терористичні акти є рідкісним явищем, проте слід визнати, що транспорт є популярним інструментом (засобом) для таких дій. Якби рідко не траплялася означена подія, проте ризик залишається та виявляє вразливість всього транспортного ланцюга постачання. Інші форми загроз безпеці транспорту є більш поширеними, зокрема: злочини, вчинені на території транспортних операторів (до прикладу злом), безбілетні пасажери, пограбування цінного вантажу під час транзиту чи піратство в відкритому морі. Вони несуть величезні економічні витрати, що можна виміряти різноманітними термінологічними визначеннями: від грошової вартості крадіжки вантажу до страхових збитків, перерви в бізнесі та пошкодження майна [164].

Оскільки транспорт вважається міжнародним за своєю природою, важливо забезпечити скоординований підхід ЄС до стандартів безпеки, які розробляються ІКАО (для авіаційної безпеки) та ІМО (для морської безпеки). Це доповнюється співпрацею із третіми країнами щодо транспортної безпеки. Комісія консолідує та зміцнює безпеку, працюючи разом з основними міжнародними партнерами, обмінюючись досвідом і найкращими практиками [164].

З 2002 року Європейська комісія встановила загальні правила у сфері безпеки цивільної авіації, що спрямовані на захист людей і товарів від незаконного втручання в цивільні повітряні судна.

Регламент (ЄС) №300/2008 Європейського Парламенту та Ради встановлює загальні правила та основні стандарти авіаційної безпеки та процедури моніторингу виконання загальних правил та стандартів. Він замінив початкову рамкову постанову №2320/2002 Європейського парламенту та Ради, щоб відповідати мінливим ризикам і дозволити впровадження нових технологій [105].

Загальні базові стандарти включають:

- перевірку пасажирів, ручної поклажі та зареєстрованого багажу;
- безпеку аеропорту (контроль доступу, спостереження);
- перевірку безпеки повітряних суден та обшуки;
- перевірку вантажів і пошти;
- перевірку товарів для аеропорту;
- підбір і навчання персоналу.

Держави-члени повинні забезпечити: а) призначення єдиного органу, відповідального за авіаційну безпеку; б) створити національну програму безпеки цивільної авіації; в) створити національну програму контролю якості. Відповідно, до обов'язків операторів входять: здійснити визначення та реалізувати програму безпеки аеропорту; визначити та реалізувати програму безпеки авіаперевізника [139].

У 2016 році було оновлено весь набір попередніх імплементаційних законів:

- імплементаційний Регламент Комісії (ЄС) №2015/1998 встановлює детальні заходи щодо впровадження загальних базових стандартів авіаційної безпеки [31];

- Регламент Комісії (ЄС) №72/2010 встановлює порядок проведення комісійних перевірок у сфері авіаційної безпеки [106].

Слід відзначити, що спільні правила в сфері безпеки цивільної авіації також застосовуються до Норвегії, Швейцарії, Ісландії та Ліхтенштейну.

Регламент дозволяє визнавати еквівалентність заходів безпеки третіх країн, що може відкрити двері для встановлення єдиних домовленостей стосовно безпеки між ЄС та країнами, що не входять до ЄС (як наприклад у випадку США, Канади та Чорногорії) [139].

Європейська політика авіаційної безпеки базується на тісній координації з державами-членами та зацікавленими сторонами. Комісія бере ефективну участь у всіх відповідних заходах Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) і повною мірою співпрацює з ключовими партнерами з третіх країн та регіональними організаціями [139].

Загальна мета політики безпеки на морі ЄС полягає в тому, щоб захистити громадян та економіку від наслідків незаконних навмисних дій проти судноплавства та портових операцій.

Законодавство ЄС полягає в поєднанні превентивних заходів, що містяться в Регламенті про посилення охорони суден і портових засобів, з однієї сторони, та Директиві про охорону портів, з другої сторони. Це забезпечує нормативну базу для захисту морської ланки транспортно-логістичного ланцюга від ризику нападу та загроз такого типу. Ця структура, що виходить за межі міжнародних зобов'язань, розроблена для забезпечення найкращого рівня превентивної безпеки для морського транспорту, одночасно гарантуючи здатність сприяти та здійснювати світову торгівлю [161].

Європейський парламент і Рада зобов'язали Комісію контролювати застосування державами-членами законодавства про безпеку на морі та перевіряти ефективність національних заходів, процедур й структур із безпеки на морі. Для виконання цього завдання Комісією схвалено Положення про порядок проведення комісійних перевірок у сфері безпеки на морі.

Комісія готова сприяти вирішенню практичної проблеми боротьби з піратством і збройним пограбуванням. Піратство завжди було однією з проблем, та відповідно до пункту 2 Регламенту (ЄС) № 725/2004: «Безпека судноплавства Європейського Співтовариства та громадян, які його використовують, і навколишнього середовища перед обличчям загроз навмисні протиправні дії, такі як акти тероризму, акти піратства тощо, повинні бути забезпечені в будь-який час», Комітет регулювання морської безпеки (MARSEC) займався цим напрямком [161].

Наразі немає жодного законодавчого акта ЄС, що б стосувався безпеки наземного транспорту (за винятком небезпечних вантажів, де існує певне збігання вимог безпеки). Хоча варто відзначити, що в ХХІ ст. кількість смертей в ЄС від терористичних атак на наземному транспорті значно перевищує кількість загиблих в авіації чи на морі, а крадіжки вантажів на автомобільному та залізничному транспорті, за оцінками, оцінюються близько

8 мільярдів євро на рік. Міністри транспорту ЄС на сьогоднішній день не зверталися до Комісії з проханням ухвалити будь-яке законодавство з приводу до вимог ЄС з безпеки автомобільного або залізничного транспорту.

У 2012 році Комісія прийняла Робочий документ персоналу щодо безпеки на транспорті, в якому підкреслюється відсутність законодавства ЄС щодо безпеки на наземному транспорті та вносяться пропозиції стосовно можливих сфер, у яких дії ЄС можуть стати корисними. Спочатку була створена Група експертів ЄС із безпеки наземного транспорту, щоб створити форум для обговорення питань як з державами-членами, так й з зацікавленими сторонами [157].

По-перше, є зрозумілим, що для наземного транспорту досить детальні, директивні правила безпеки є небажаними. На відміну від авіаційної безпеки, загрози та ризики різноманітні, а тому доречними можуть бути різносторонні підходи до вирішення означених проблем. Наприклад, деталізація потреб безпеки системи метро в одному місті різниться від потреб іншого через такі детермінанти як розмір мережі, вік мережі, відмінні загрози безпеці в кожному місті та інше.

По-друге, тематичне спрямування безпеки наземного транспорту досить різноманітне. Безпека пасажирів значно відрізняється від безпеки вантажу, а види наземного транспорту теж різняться. Не існує універсального рішення для усіх. Швидше за все, будь-які ініціативи повинні здійснюватися на базі сектору за сектором.

Слід згадати про Законодавчу ініціативу «Європа в русі» COM (2017) 0281 [169], Регламент 2020/1055 [170], що передбачають зокрема: безпеку дорожнього руху; зменшення викидів CO₂, а також зменшення забруднення атмосферного повітря і заторів; скорочення тяганини для бізнесу; боротьба з незаконною зайнятістю; смарт-оплата за дороги.

Таким чином, ключовими законодавчими документами, що є базовим фундаментом становлення й розвитку спільного транспортного простору ЄС, є Римський договір («Договір про заснування Європейської Спільноти»),

Лісабонський договір про Європейський союз, Маастрихтський договір (зокрема окремий розділ, що стосується транспорту) й Біла книга 1992 року, 2001 року та 2011 року. Однак, як підкреслює О.Р.Антонова [2, с.7], динаміка змін щодо транспорту досягнута шляхом системних глобальних управлінських рішенням Ради Європи, що окреслені в численних планах дій, програмах і регламентах, посланнях, директивах Європейського союзу, а також через втілення реформ на національному рівні у країнах-членах, а також серед перевізників-нерезидентів із ціллю досягнення узгодженого, збалансованого регулювання відносин на європейському просторі.

Висновки до розділу 1

1. Досліджено пріоритетний характер розвитку транспортної галузі, який обґрунтовано її вирішальною роллю в забезпеченні національної безпеки. Визначено, що транспортна система є критично важливою для функціонування економіки, підтримання політичної стабільності, розвитку інформаційної безпеки та забезпечення екологічної рівноваги. Транспортна система забезпечує мобільність населення, переміщення товарів, людей і ресурсів, що в свою чергу впливає на всі складові національної безпеки. Транспортну безпеку охарактеризовано як складову частину національної безпеки, яка перебуває в тісному взаємозв'язку з іншими її видами, але при цьому є відносно самостійною категорією в системі загальнодержавної безпеки.

Доведено, що транспортна безпека виступає основою для забезпечення стабільності як внутрішньої, так і зовнішньої політики держави в транспортній сфері. У цьому контексті вона не лише захищає транспортну інфраструктуру від різноманітних загроз, але й підтримує надійність транспортних зв'язків на національному і міжнародному рівнях. Проаналізовано загрози транспортній безпеці, що можуть спричиняти ризики для життя, здоров'я, довкілля, майна

та стійкості транспортного процесу, зокрема через техногенні катастрофи, терористичні акти, порушення нормальних умов руху, природні катастрофи та інші фактори.

Визначено, що інтереси національної безпеки у сфері транспорту охоплюють кілька важливих напрямків, серед яких технічна модернізація транспортних засобів, приведення транспортних систем у відповідність до міжнародних стандартів безпеки, забезпечення доступності та безпеки транспортних послуг для всіх громадян, а також розвиток внутрішніх і міжнародних транспортних зв'язків, що сприяє зміцненню глобальної безпеки. Обґрунтовано необхідність визнання транспортної безпеки одним з основних стратегічних національних пріоритетів з огляду на її ключову роль у забезпеченні загальної безпеки держави. Оскільки транспорт є основним елементом інфраструктури, від його стабільної роботи залежать не лише економічний розвиток країни, але й здатність держави реагувати на різноманітні виклики зовнішнього і внутрішнього характеру.

2. Проаналізовано різні наукові підходи до визначення поняття «безпека», які поділяються на охоронні та охоронно-попереджувальні концепти. Охоронні концепти зосереджуються на забезпеченні захисту від наявних загроз і реагуванні на них, тоді як охоронно-попереджувальні орієнтовані на запобігання виникненню загроз та їх нейтралізацію до того, як вони стануть реальністю. Встановлено, що поняття «транспортна безпека» охоплює низку взаємопов'язаних видів безпеки, серед яких екологічна, економічна, інформаційна, пожежна, санітарна, мобілізаційна та інші. Кожен з цих видів взаємодіє і впливає на безпеку транспортної системи в цілому, забезпечуючи її комплексну стабільність і захищеність.

Доведено, що ефективне функціонування транспортної системи є можливим лише за умови належного забезпечення транспортної безпеки, яка є основою життєздатності транспортної інфраструктури. Виявлено, що національне законодавство наразі не містить чіткого визначення поняття «транспортна безпека», хоча це поняття вже застосовується на практиці в

правозастосуванні. Враховуючи актуальність питання, запропоновано авторське визначення транспортної безпеки як системного компонента, що забезпечує мінімізацію шкоди для людей, довкілля та майна через стабільне функціонування транспортного комплексу.

Сформульовано узагальнене поняття транспортної безпеки як багатокомпонентної системи, яка включає протидію злочинності, техногенним та природним загрозам, екологічним ризикам, а також реалізацію завдань національної безпеки в транспортній сфері. Це визначення підкреслює комплексний підхід до забезпечення безпеки, що включає не лише технічні та фізичні заходи, але й правові, організаційні та інформаційні складові. Охарактеризовано транспортну безпеку як складову, що включає елементи безпеки різних видів транспорту: авіаційного, залізничного, автомобільного, водного та трубопровідного. Кожен з цих видів транспорту має свої специфічні загрози, які вимагають окремих підходів до забезпечення безпеки.

Доведено, що транспортну безпеку слід розглядати як стан захищеності транспортної інфраструктури та учасників транспортного процесу від усіх можливих загроз, зокрема техногенних та терористичних. Розглядаючи безпеку як багаторівневу систему, обґрунтовано, що системний підхід є доцільним для визначення ключових елементів транспортної безпеки, оскільки він дозволяє розглядати транспортну систему як соціальну структуру з організованою структурою, функціями та зворотним зв'язком. Це дозволяє чітко визначити завдання на кожному рівні управління безпекою, а також оперативно реагувати на загрози. Уточнено, що досягнення транспортної безпеки вимагає створення окремих підсистем — нормативно-правової, організаційної, інституційної та інформаційної, які забезпечують стійкість системи. Сформульовано класифікацію загроз транспортній безпеці за джерелами виникнення, що дозволяє локалізувати їх як усередині транспортної галузі, так і поза її межами. Така класифікація є важливою для розробки ефективних заходів запобігання, реагування та відновлення функціонування транспортних систем у разі виникнення загроз.

РОЗДІЛ 2

СУЧАСНИЙ СТАН ТРАНСПОРТНОЇ БЕЗПЕКИ ДЕРЖАВИ ЯК СКЛАДОВОЇ НАЦІОНАЛЬНОЇ БЕЗПЕКИ

2.1 Правове регулювання транспортної безпеки держави

Відносини в сфері безпеки будь-якої держави не можуть існувати поза рамками правового поля, оскільки тоді держава не змогла б виконувати конституційні зобов'язання, що нерозривно пов'язані та забезпечують реалізацію конституційних прав громадян.

Правове регулювання забезпечення захищеності транспортного комплексу має низку особливостей. У найзагальнішому вигляді під правовим регулюванням розуміється вплив на суспільні відносини, що здійснюється системою правових засобів (інструментів).

У наукових дослідженнях виокремлюють сутнісні ознаки правового регулювання, зокрема:

- °правове регулювання є нормативним впливом на суспільні відносини;
- °правове регулювання здійснюється через спеціальні юридичні засоби, до яких зараховуються правові явища, які проявляються у настановах, діяннях та технологіях, шляхом яких задовольняються інтереси (потреби) суб'єктів правовідносин та здійснюється досягнення соціально корисних цілей;
- °має правове регулювання власні предмет та об'єкт, перший із означених утворюють стійкі, загальнозначущі, повторні й свідомо-вольові правовідносини; другий – поведінка чи (або) діяльність суб'єктів правовідносин;
- °правове регулювання повинно здійснюватися у чіткій відповідності до вимог, зокрема тими фундаментальними положеннями, що сформульовано із врахуванням суспільного досвіду, специфіки об'єкта/предмета правового регулювання, яким має відповідати діяча система джерел права;

°правове регулювання вважається складно організованою системою, відповідно елементний склад якої створюється з компонентів, які належать до різних універсумів та тільки в своєму поєднанні й взаємодії спроможні породжувати нові якості, що не притаманні жодному із них окремо [10, с.9-10].

Під правовим регулюванням розуміється діяльність органів публічної влади й санкціонованих ними суб'єктів стосовно створення правових норм для унормування суспільних відносин з ціллю досягнення правопорядку (зокрема стану відповідної впорядкованості суспільного життя) [135, с.291].

Отже, правове регулювання передбачає впорядкування, а також юридичне закріплення й охорону суспільних відносин через використання правових засобів. До сфери правового регулювання відносяться ті суспільні відносини (політичні, економічні, національні, культурні, релігійні тощо), що вимагають правового впливу. Означені відносини становлять предмет правового регулювання, вони вважаються вольовими відносинами та об'єктивно вимагають впливу зі сторони держави й мають чітко встановлений (визначений) зміст [114, с.82].

Під правовим регулюванням державного управління, на думку вченого В.Д.Бакуменка, слід розуміти приведення суспільних відносин, які складаються в сфері організації та діяльності органів державної влади, у приналежність із вимогами й дозволами, які містяться у нормах права, легітимність та обов'язковість здійснення яких підтримується суспільством, а також гарантується можливостями використання владної сили держави. Автор підкреслює, що правове регулювання державного управління втілюється через застосування комплексу способів, засобів, прийомів юридичного впливу на соціально-правову сферу, а також її окремі структурні елементи у процесі впорядкування суспільних відносин, головним учасником яких вважається державна влада [23, с.555].

Власне кажучи сутність правового регулювання державного управління встановлюють його функціональне призначення, певні технології і способи

юридичного забезпечення здійснення волі (владної) держави. Зокрема, до найважливіших можна віднести наступні: а) встановлення загальноприйнятих умов з приводу впорядкованості суспільних відносин в сфері державного управління; б) актуалізація правового регулювання поточної (існуючої) державно-управлінської діяльності; с) легітимізація державних органів, методів, форм їхньої діяльності; d) збалансування інтересів влади та суспільства; е) вироблення засобів державного управління, які забезпечують визначальну роль (місце) закону в діяльності держави [23, с.555].

Передусім ефективність правового регулювання залежить від досконалості самої юридичної норми та процедурно-процесуального механізму її втілення, діяльності щодо її застосування і реалізації, а також потреби врегулювання відповідного аспекту суспільного життя [134, с.265].

Таким чином, правове регулювання транспортної безпеки розглядається як комплекс правових засобів протидії основним загрозам безпеці населення (громадян) на транспорті, а також як сукупність відповідних заходів правового характеру.

Центральне місце у правовому регулюванні забезпечення транспортної безпеки займають нормативно-правові норми, які безпосередньо впливають на правові відносини, що виникають між суб'єктами та органами публічної влади з питань захищеності транспортного комплексу. Вони представляють відповідні встановлені органами публічної влади правила, які безпосередньо займаються управлінською діяльністю, що полягає у:

дотриманні транспортної безпеки, тобто у виконанні суб'єктами обов'язкових вимог (наприклад, фізичні особи представляють багаж для огляду);

забезпеченні транспортної безпеки. Уповноважені органи, відповідальні особи реалізують систему заходів (організаційних, правових, економічних та інших) у сфері транспортного комплексу, спрямованих на недопущення відповідних загроз і небезпек, вчиненню актів незаконного втручання.

Організуючий та регулюючий вплив держави через імперативні правові норми вбачається необхідним для захищеності кола осіб, які використовують транспорт у своєму повсякденному житті. Саме тому обов'язком органів публічної влади в сфері транспортної безпеки стало визначення та прогнозування загроз, розробка та реалізація обов'язкових вимог та системи необхідних превентивних заходів, здійснення державних контрольних (наглядових) заходів, правове регулювання.

Із набуттям незалежності України в 1991 році виникла нагальна потреба в створенні чіткої системи органів державного управління й актуального нормативно-правового фундаменту з ключовою метою впорядкування національного правового поля транспортної безпеки, що має опиратися на міжнародні стандарти у означеній сфері й органічно вибудувати ефективну систему забезпечення транспортної безпеки в державі.

Правовому забезпеченню діяльності транспорту в економіці держави відводиться досить значна роль. У системі суспільних трансформаційних перетворень, що перебуває Українська держава, питання формування правового регулювання транспортної безпеки було та залишається ключовим. Не дивлячись на усі інституційні зміни, створення окремих інструментів нормативно-правового впливу, існує багато проблем, що пов'язані з функціонуванням в Україні сучасної правової моделі забезпечення транспортної безпеки, які відповідно надають послуги із перевезення пасажирів та багажу. Безперечним вважається той факт, що дієвий інструментарій формування і реалізації державної транспортної політики в контексті транспортної безпеки покликаний гарантувати стабільність та конкурентоспроможність вітчизняної економіки Української держави на міжнародному економічному ринку. Відповідно позитивний вплив на вирішення означеної проблеми є можливим шляхом впровадженню якісного законодавчого майданчика, що спроможний забезпечити належний рівень організаційно-правового регулювання інфраструктурних процесів у транспортній сфері. Загальновизнаними є плани країни стосовно

реформування транспортної сфери. Проте на даний час не створено переконливої концепції функціонування транспортної безпеки в умовах структурних перетворень, кінцевою метою яких повинно стати забезпечення якісної транспортної безпеки досліджуваної сфери та підвищення рівня ефективного забезпечення безпечних транспортних перевезень та захисту громадян від різноманітних небезпек.

Особливе місце у системі правового регулювання щодо забезпечення транспортної безпеки займають правові засоби. Так, норми права визначають поняття та зміст транспортної безпеки; форми та методи її забезпечення; статус суб'єктів, що забезпечують транспортну безпеку; питання відповідальності за порушення транспортної безпеки та інше.

У наукових доробках виділяють наступні ознаки, що властиві українському транспортному законодавству, зокрема:

- законодавство вважається найбільш кодифікованим у діючому національному правовому полі (варто відзначити як більш кодифіковані акти, передусім такі як Кодекс торговельного мореплавства України, Повітряний кодекс України, так й засадничі нормативно-правові акти, які діють у відповідній транспортній галузі, як наприклад Статут залізниць України, Статут автомобільного транспорту УРСР, Статут внутрішнього водного транспорту Союзу РСР тощо) й цілісним комплексним за своїм змістовним наповненням, оскільки регулює значну частину правовідносин на засадах різноманітних галузевих нор права;

- до системи транспортного законодавства входить значна кількість нормативно-правових актів колишнього СРСР (до прикладу Статут внутрішнього водного транспорту Союзу РСР, Статут автомобільного транспорту УРСР й інші);

- транспортне законодавство напряду є залежне від міжнародних правових актів, зокрема угод, конвенцій, директив, договорів та інше;

- не існує єдиного кодифікованого акта;

– у переважній більшості вітчизняне транспортне законодавство складають правові акти підзаконного регулювання [цит. за: 8, с.102].

Аналіз нормативно-правового регулювання транспорту має низку відповідних рис, що розміщені на рисунку 2.1.

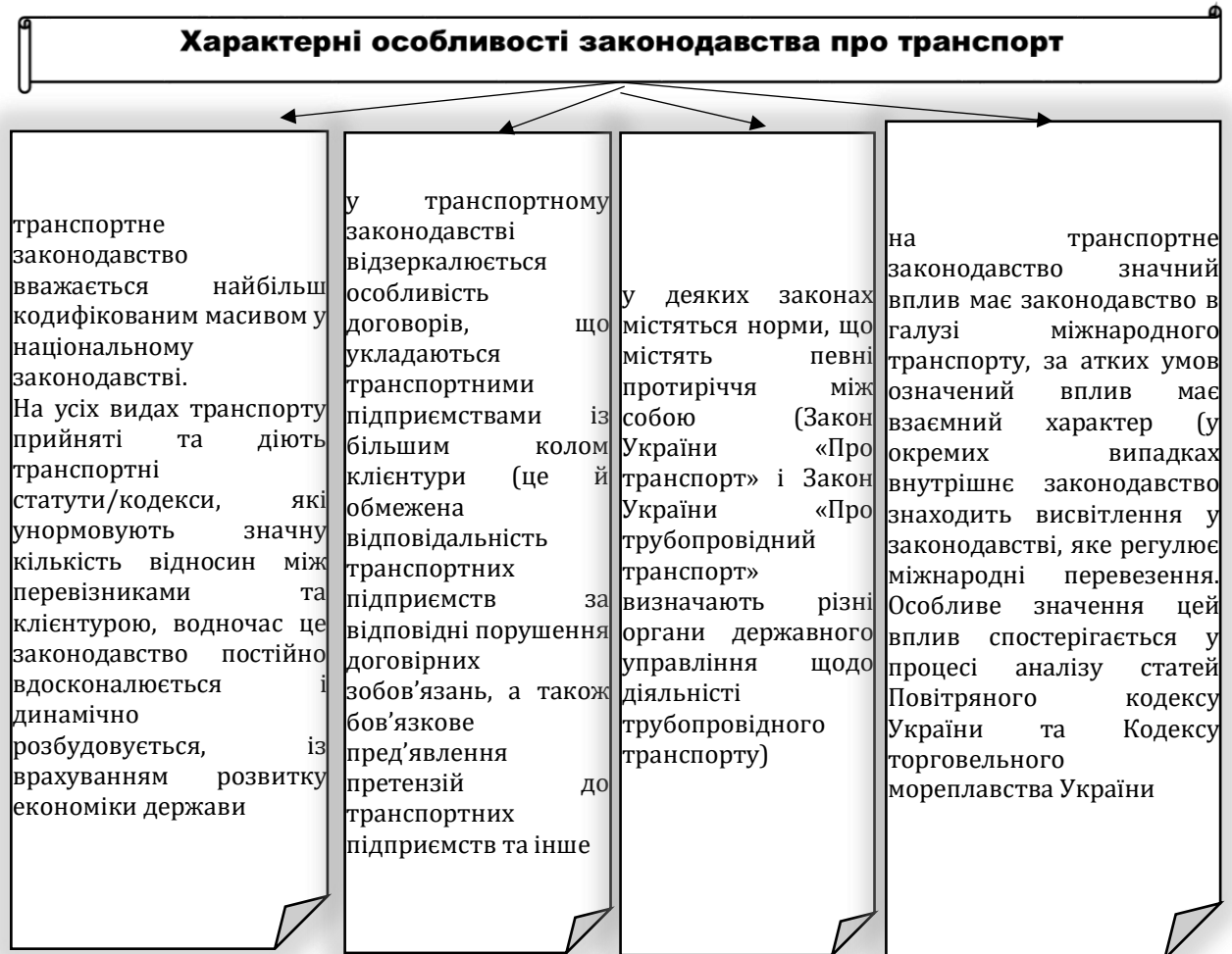


Рис. 2.1. Характерні властивості законодавства про транспорт [складено автором за: 122, с.241]

Глобалізація транспортного простору потребує об'єктивної необхідності впроваджувати єдині вимоги безпеки при умовах експлуатації різноманітних видів транспорту й транспортної інфраструктури. Положеннями міжнародного права окреслюються пріоритетні напрями відносин, що пов'язані з забезпеченням транспортної безпеки [115, с.598].

Досліджуючи питання адміністративно-правових засобів щодо забезпечення транспортної безпеки Т.М.Тимчишин підкреслює, що вся сукупність може бути розподілена за відповідними класифікаційними

критеріями. Однак вибір стосовно критеріїв класифікації адміністративно-правових засобів носить у цілому умовний характер та надає можливість побачити функціональну складову (рис. 2.2) [115, с.598].

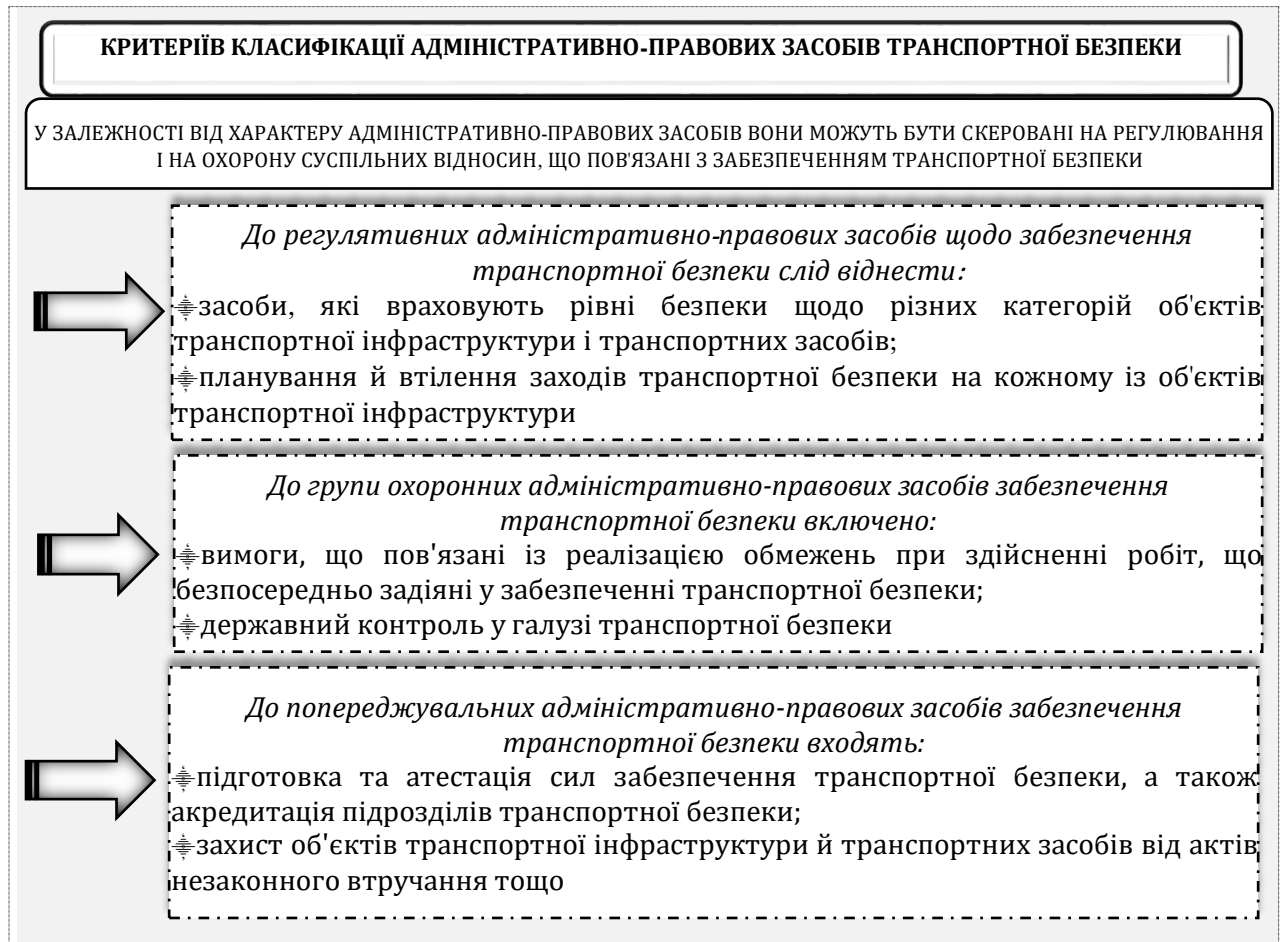


Рис. 2.2. Критерії групування адміністративно-правових засобів транспортної безпеки [складено автором за: 115, с.598]

Одночасно потрібно відмітити, що питання транспорту вибудовується й впроваджується не тільки на засадах вітчизняних регуляторів відносин, які виникають в період функціонування різних видів транспорту або експлуатації транспортної інфраструктури. З позиції на міжгалузевий характер регулювання відносин в транспортній сфері відіграють не менш важливе значення й роль норми міжнародного права, зважаючи на той факт, що Українська держава є активним учасником міжнародних конвенцій, угод, директив, декларацій у сфері транспорту, поміж яких визначальне місце відводиться Угоді про асоціацію [117]. Зокрема, відповідно до Угоди сторони: розширюють та зміцнюють співробітництво у сфері транспорту із ціллю

сприяння щодо розвитку стабільних транспортних систем; сприяють здійсненню безпечних/ефективних транспортних перевезень, оперативної сумісності транспортних систем; докладають зусиль для посилення основних транспортних зв'язків між територіями Сторін. Співробітництво має на меті сприяння реструктуризації й оновленню транспортного сектору Української держави, а також поступовій гармонізації діючих стандартів і політики з існуючими у ЄС.

Транспортна безпека досягається шляхом проведення єдиної державної політики у цій галузі, системою заходів економічного, організаційного, політичного характеру, адекватного загрозам життєво важливих інтересів особистості, суспільства, держави у транспортній сфері.

Правове регулювання діяльності, що забезпечує транспортну безпеку в Україні, має велике значення для її суб'єктів. Нормативно-правова база визначає основні напрями діяльності, форми та методи їх здійснення, цілі та функції, а також їхні права та обов'язки. Саме норми в сукупності з юридичними засобами регулюють правове становище, а також права та обов'язки всіх суб'єктів.

В даний час існує безліч правових актів, що регламентують діяльність із забезпечення транспортної безпеки. Виходячи з цього, доцільно розглядати норми права у співвідношенні з механізмом регулювання щодо їх функціонального призначення. Тому важливо охарактеризувати сукупність усіх нормативно-правових актів, що дають загальні уявлення про транспортну безпеку, визначають основні напрямки діяльності суб'єктів, розмежовуючи їх повноваження.

На сьогодні слід констатувати, що базовий нормативно-правовий акт у питаннях забезпечення всіх видів безпеки в національному законодавстві відсутній.

Правове регулювання у сфері забезпечення транспортної безпеки здійснюється великою кількістю різних нормативно-правових актів, і це цілком зрозуміло й очевидно зважаючи на той факт, що існує наявність безлічі

видів транспорту, а також дуже розгалуженою системою факторів транспортної безпеки.

Ієрархічна вертикальна структура законодавства, яке регулює сферу транспортної діяльності базується на Конституції України, яка встановлює основи та порядок організації державної влади, взаємодію різних гілок влади в особі відповідних органів.

Система законодавства, яке регулює сферу транспортної діяльності, базується, зокрема, на нормах II, VI, XI розділів Конституції України. У розділі 2 закріплені основні конституційні права, свободи та обов'язки людини і громадянина. У розділі 6 затверджено повноваження Кабінету Міністрів України та інших органів виконавчої влади і вказано, що Кабінет Міністрів України «розробляє і здійснює загальнодержавні програми ...розвитку України» (ст.116); «місцеві державні адміністрації виконують державні та регіональні програми розвитку...» (ст.119). В Розділі XI закріплено правові підстави діяльності органів місцевого самоврядування, а в ст.143 визначено, що «Обласні та районні ради затверджують програми ... розвитку відповідних областей і районів і контролюють їх виконання» [47]. Конституція України є базисом для прийняття законів та підзаконних актів у сфері державного управління транспортною діяльністю.

Отже, законодавець встановлює, що безпека забезпечується проведенням єдиної державної політики у транспортній сфері, виробленням та реалізацією системи заходів політичного, економічного, правового, організаційного, інформаційного та іншого характеру, адекватних загрозам життєво важливим інтересам особи, суспільства та держави.

Наступними за юридичною силою є законодавчі акти – кодекси, закони, положення, статuti та підзаконні акти – постанови, розпорядження, укази, накази тощо.

Верховенство закону (в широкому розумінні як законодавчого акту) має прояв у суворій відповідності йому всіх інших законодавчих актів, адже закони (після Конституції України) мають найвищу юридичну силу. Закони

регулюють найважливіші питання державного й суспільного життя, а їх норми є фундаментальним базисом формування і розвитку інших правових норм.

Одним з головних нормативно-правових актів, норми яких регулюють діяльність із перевезення вантажів транспортом, є Цивільний кодекс України (ЦКУ) [127] та Господарський кодекс України (ГКУ) [13], які суттєво змінили норми регулювання відносин із перевезення вантажів.

У ЦКУ положенням, що регулюють такі складові як загрози, присвячено главу 81 «Створення загрози життю, здоров'ю, майну фізичної особи або майну юридичної особи». У главі містяться норми, що встановлюють: усунення загрози здоров'ю, життю, майну фізичної особи чи майну юридичної особи (ст.1163); наслідки неусунення загрози життю, майну, здоров'ю фізичної особи чи(або) майну юридичної особи (ст.1164); відшкодування шкоди, що завдана внаслідок неусунення загрози майну, життю, здоров'ю фізичної особи чи майну юридичної особи (ст.1165).

Норми ГКУ (глава 30) висвітлюють питання перевезенню вантажів і пасажирів, окреслюють й регулюють тільки найважливіші положення, що мають відношення до перевезень вантажів/пасажирів, а також й інших транспортних обов'язків. Зазначені норми повинні обов'язково враховуватись діючим транспортним законодавством, у незалежності від того, чи вони включені до транспортних кодексів, статутів. У ГКУ регулюються положення, що є загальним для усіх видів транспорту, зокрема: поняття договору перевезення пасажирів, вантажів; питання щодо відповідальності за втрату, недостачу псування вантажу (багажу); порядок представлення позиків і претензій (ст.ст.358-368) тощо.

Окреме місце у правовому регулюванні даної сфери посідає Кодекс України про адміністративні правопорушення (КУпАП) [43], норми якого спрямовані на охорону громадського порядку, збереження державного і колективного майна, забезпечення громадської безпеки, дорожнього руху, прав і свобод громадян, встановленого порядку управління, а також прав та законних інтересів підприємств, установ, організацій.

Слід зазначити про їх винятковий характер, що полягає у тому, що в них регулюються норми, що стосуються усіх видів транспорту.

У системі горизонтальної структури транспортного законодавства, як зазначає Г.П.Фердман [122, с.241], слід виокремити законодавство, що прямо регулює питання окремих видів транспорту. Відповідно воно складається із актів про управління транспортними міністерствами й відомствами, а також їх компетенції, структури. До неї також входять й кодифікаційно-комплексні акти, що містять не лише громадянсько-правові норми, але й норми інших галузей права. Слід до них віднести усі транспортні статuti та кодекси (до прикладу, Статут залізниць України (1998 року), Кодекс торгівельного мореплавства України (1994 року), Повітряний кодекс України (1993 року), Статут автомобільного транспорту (1969 року), Статут внутрішнього водного транспорту (1955 року))/

Слід зазначити, що до джерел нормативно-правового регулювання транспортної безпеки входить досить значний масив законодавчих та, що ключове, підзаконних актів, що утворюють єдину цілісну систему.

Зважаючи на досить розгалужену нормативно-правову базу щодо регулювання транспортної безпеки розглянемо більш деталізовано законодавчі акти, що врегульовують питання безпеки на автомобільному, залізничному, морському, річковому, трубопровідному транспорті.

У цьому контексті слід відзначити, що питання авіаційної транспортної безпеки буде розглянуто окремо та більш деталізовано в окремому підрозділі цього дисертаційного дослідження.

Головним нормативно-правовим актом, який врегульовує сферу транспортної діяльності, є Закон України «Про транспорт» (від 10 листопада 1994 року № 232/94-ВР) [101]. У ст.21 надано перелік, що становить єдину транспортну систему України, зокрема: транспорт загального користування (автомобільний, залізничний, авіаційний, морський, річковий та міський електротранспорт, враховуючи й метрополітен); трубопровідний транспорт;

промисловий залізничний транспорт; відомчий транспорт; шляхи сполучення загального користування.

Єдина транспортна система, відповідно до вищезазначеного акту, має відповідати вимогам суспільного виробництва і національної безпеки, а також мати розгалужену інфраструктуру щодо надання усього комплексу транспортних послуг, враховуючи й складування та технологічної підготовки вантажів до подальшого транспортування, гарантувати зовнішньоекономічні зв'язки Української держави.

Питання, що стосується безпеки на транспорті наведено в ст.16 Закону України «Про транспорт», відповідно до якої підприємства транспорту повинні забезпечувати (гарантувати) безпеку життя та здоров'я громадян, а також безпеку експлуатації транспортних засобів й охорону навколишнього природного середовища. Також працівники, що забезпечують безпеку руху транспортних засобів, зобов'язані мати певну професійну підготовку та здатними за станом здоров'я якісно здійснювати свої функціональні обов'язки.

У Законі України «Про автомобільний транспорт» [65] встановлено засади організації і діяльності автомобільного транспорту. Одним із завдань законодавства щодо питань перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом віднесено встановлення вимог до перевізників, водіїв й транспортних засобів стосовно забезпечення безпеки перевезень, а також екологічної безпеки.

Наступним законодавчим актом, що здійснює правове регулювання безпеки є Закон України «Про дорожній рух» [70], що встановлює правові й соціальні засади дорожнього руху з ціллю захисту життя і здоров'я громадян, створення безпечних та комфортних умов щодо учасників руху, охорони навколишнього природного середовища. Цей законодавчий акт також направлений на врегулювання суспільних відносин у сфері дорожнього руху та його безпеки.

Потрібно відзначити й про те, що Президентом України був підписаний Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення відповідальності за окремі правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху» [66], що 16 лютого 2021 року ухвалила Верховна Рада України.

Цей законодавчий акт посилює відповідальність за порушення правил дорожнього руху, зокрема: а) штрафи збільшено за порушення правил користування ремнями безпеки, а також обмежень швидкості руху й проїзд на заборонний сигнал регулювання дорожнього руху, керування транспортним засобом особою, що не має документів на право водіння; б) за порушення правил дорожнього руху посилюється адміністративна відповідальність велосипедистами, пішоходами й особами, що керують гужовим транспортом; в) посилено відповідальність щодо керування транспортними засобами, морськими, річковими суднами в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння.

Сфера діяльності щодо перевезення небезпечних вантажів регулюється також Законом України «Про перевезення небезпечних вантажів» [95]. Означений акт визначає правові, організаційні, економічні й соціальні основи діяльності, що пов'язані із перевезенням небезпечних вантажів автомобільним, морським, залізничним, авіаційним і внутрішнім водним транспортом.

У відповідності до ст.5 цього закону до основних напрямків державної політики в сфері перевезення небезпечних вантажів віднесено здійснення вимог екологічної, пожежної, радіаційної безпеки, а також фізичного захисту та захисту здоров'я людей, санітарно-епідемічного благополуччя населення й охорони праці, безпеки руху.

Транспортну (морську) безпеку можна охарактеризувати як стан захищеності життєво важливих інтересів особистості, суспільства та держави від загроз та негативних впливів, пов'язаних з морським судноплавством, стан захищеності об'єктів морської транспортної інфраструктури та морських судів

від актів незаконного втручання (у тому числі терористичної та піратської спрямованості), а також від загроз природного та техногенного характеру.

Кодекс торговельного мореплавства України [42] покликаний регулювати відносини, які виникають із торговельного мореплавства. Відповідно до ст.1 цього законодавчого акту під торговельним мореплавством визначається діяльність, що пов'язана із використанням суден щодо перевезення вантажів, багажу, пасажирів й пошти, а також пошуку та рятування людей, які зазнали лиха на морі, виконання аварійно-рятувальних операцій тощо.

Як слушно зазначається у наукових працях [22, с.98], особливістю правового регулювання морської безпеки вбачається те, що воно потребує (вимагає) звернення до законодавчих актів інших галузей права. Як приклад можна навести наступне, порушення правил мореплавства може за собою тягнути адміністративну, дисциплінарну, кримінальну й майнову відповідальність. Так, за найбільш небезпечні порушення щодо правил морського судноплавства, нормами внутрішньодержавного законодавства й міжнародного морського права встановлена кримінальна відповідальність.

Національне законодавство забезпечує дотримання морських Конвенцій та направлено на захист безпеки мореплавства, а також майна, інтересів особи й охорони природного довкілля.

У сфері безпеки мореплавства виконання міжнародних угод забезпечується, зокрема, ухваленням внутрішньодержавних законів.

Відповідно до Закону України «Про морські порти України» [90] визначаються правові, організаційні, економічні основи діяльності у морських портах України. До ключових повноважень центрального органу виконавчої влади, який впроваджує державну політику в сфері морського транспорту віднесено: реалізацію державної політики в сфері безпеки на морському транспорті; здійснення державного нагляду/контролю за безпекою на морському транспорті, а також в морських портах; внесення відповідних

пропозицій з приводу формування державної політики в сфері безпеки на морському транспорті (ст.13).

Безпека мореплавства повинна забезпечуватися насамперед неухильним виконанням та дотриманням відповідних загальновизнаних принципів та норм міжнародного права, національного законодавства учасниками перевізної та іншої діяльності в акваторіях портів та морів.

Таким чином, ефективність забезпечення безпеки щодо мореплавства вимагає: а) постійного удосконалення правових норм; б) підготовки працівників морського судноплавства стосовно їх застосування. Підвищення рівня кваліфікації працівників морського транспорту вважається необхідною складовою щодо забезпечення безпеки морського судноплавства [22, с.96].

Законом України «Про внутрішній водний транспорт» від 3 грудня 2020 року [67] визначено правові, організаційні й економічні основи функціонування внутрішнього водного транспорту та націлений на створення сприятливих умов щодо його розвитку, а також задоволення потреб громадян у безпечних, якісних й доступних перевезеннях. А одним із принципів функціонування й розвитку внутрішнього водного транспорту (ст.6) визначено пріоритетність щодо забезпечення безпеки судноплавства, здоров'я та життя людини, а також охорони об'єктів інфраструктури водного внутрішнього транспорту.

Питання удосконалення технічного регулювання у галузі забезпечення транспортної безпеки є гострим, оскільки саме низька якість стану залізничного транспорту та транспортної інфраструктури є однією з основних загроз для забезпечення транспортної безпеки. В той же час, ефективність роботи залізничного транспорту впливає в цілому на економіку держави, що визначає економічний розвиток регіонів, а також забезпечує розвиток України у світовій ринковій системі.

Забезпечення безпеки на залізничному транспорті є необхідним для дотримання таких вимог: забезпечення гарантії безпеки життя та здоров'я громадян, які використовують залізничний транспорт як транспортний засіб;

забезпечення безпеки переміщення багажу пасажирів та різних вантажів; забезпечення економічної державної безпеки та економічної безпеки окремих регіонів; забезпечення екологічної безпеки; забезпечення пожежної безпеки; забезпечення санітарно-епідеміологічної безпеки.

Ключова мета правового регулювання залізничних перевезень визначається у впровадження таких норм і правил, за умов яких процес здійснення перевезення пасажирів й вантажів буде ефективним й, що вбачається найголовніше – це безпечним. Втілення означеної мети буде досягатися винятково шляхом регулюючого впливу права на суспільні відносини, яка полягатиме в тому, що воно у своїх положеннях (нормах) вибудовує модель обов'язкової чи дозволеної поведінки різних суб'єктів означених відносин. Це має свій прояв у наданні одним суб'єктам суспільних відносин деталізованих (конкретних) прав та у покладанні на інших конкретних зобов'язань, й тим самими пов'язуючи їх взаємними правами/обов'язками, виключно прийнятними у рамках законотворчого й суспільно доступного процесу. За таких умов можливості права у врегулюванні суспільних відносин, що пов'язані із пасажирськими перевезеннями, не є безмежні, що зумовлює відповідну наявність обмеженої кількості відомчих актів, механізм ухвалення яких значно різниться від правового [цит. за: 35, с.110].

Закон України «Про залізничний транспорт» [72] окреслює головні правові, організаційні, економічні основи діяльності залізничного транспорту загального користування, а також його роль у соціально-економічній сфері України, здійснює регламентацію його відносини із органами публічної влади, іншими видами транспорту, відправниками, пасажирами й одержувачами багажу, вантажів, пошти й вантажобагажу із врахуванням специфічних особливостей функціонування означеного виду транспорту як цілісного виробничо-технологічного комплексу.

Вищезгаданим законодавчим актом (ст.11) визначається безпека на залізничному транспорті, зокрема:

≡ підприємства залізничного транспорту гарантують безпеку життя та здоров'я громадян, що користуються його послугами, безпеку руху поїздів та охорону природного навколишнього середовища відповідно до чинного національного законодавства;

≡ рухомий склад, обладнання й інші технічні засоби, що постачаються залізничному транспорту, мають відповідати потребам/вимогам безпеки руху, охорони праці, екологічної безпеки й схоронності вантажів та мати відповідний сертифікат;

≡ державний нагляд на залізничному транспорті України за безпекою руху поїздів уповноважений забезпечувати центральний орган виконавчої влади, який гарантує формування та впроваджує державну політику в сфері транспорту, відповідно до встановленого порядку Кабінетом Міністрів України.

Таким чином, для залізничного транспорту характерні свої специфічні загрози транспортної безпеки. Існує необхідність реалізації заходів, спрямованих на попередження та запобігання загрозам даного виду транспорту. З цією метою держава застосовує законодавство, яке уповноважує державні органи влади, що визначає напрямок діяльності з виявлення та усунення загроз транспортній безпеці. Транспортна безпека є найважливішою правовою категорією, яка насамперед зосереджена на охороні життя, здоров'я та майна громадян, а також юридичних осіб, які беруть участь у вантажообігу та перевезенні громадян. Стан транспортної безпеки є ключовим інтересом суспільства та держави в цілому.

Наступний законодавчий акт «Про трубопровідний транспорт» [102] визначає правові, організаційні й економічні основи діяльності трубопровідного транспорту. Зокрема, суб'єктами правового регулювання відносин в сфері трубопровідного транспорту є юридичні та фізичні особи, відповідно діяльність яких стосується й забезпечення безпеки на трубопровідному транспорті (ст.5); одним із ключових принципів державної

політики в сфері трубопровідного транспорту є дотримання екологічної безпеки трубопровідного транспорту (ст.6).

Досі в Україні на жаль немає чіткої методології щодо забезпечення безпеки трубопровідних систем. При проєктуванні, відповідно до наявних нормативних документів, якщо проєкт відповідає всім нинішнім вимогам, окремий аналіз безпеки й ґрунтовний ризик-аналіз з оцінкою кількості можливих відмов і прогнозуванням їх наслідків не здійснюється. Ця практика призводить до того, що усе частіше відбуваються аварії на трубопровідному транспорті [61, с.26].

В умовах сьогоденних викликів слід зазначити й про те, що після повномасштабного вторгнення РФ в лютому 2022 року в Україну вступив в дію Закон України «Про функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період» [104], що впроваджує правові й організаційні засади функціонування єдиної транспортної системи Української держави у особливий (надзвичайний) період виходячи і норм законів України «Про транспорт», «Про мобілізаційну підготовку та мобілізацію», «Про оборону України» й інших нормативно-правових актів щодо питань мобілізаційної підготовки і мобілізації.

Як зазначає О.В.Клепікова, «метою правової організації транспортної системи Української держави вважається її галузево-функціональне й структурно визначене відособлення у економіці як господарського утворення, яке забезпечується шляхом здійснення господарської діяльності на різних видах транспорту, відповідному державному регулюванню й правовому регулюванню і спрямовується на реалізацію заходів структурно-галузевої конвергенції» [37, с.153].

Важливе місце у сфері транспортної безпеки відводиться підзаконним нормативно-правовим актам, зокрема можна навести наступні Укази Президента України:

□ «Про невідкладні заходи із забезпечення безпеки дорожнього руху» [93], із ціллю покращення стану безпеки дорожнього руху, збереження життя

й здоров'я громадян та зниження на автомобільних дорогах України рівня аварійності, а також додержання учасниками дорожнього руху встановлених правил дорожнього руху та створення безпечних й комфортних їм умов;

□ «Про деякі заходи щодо створення умов для розвитку та підвищення якості автомобільних доріг» [69], з метою забезпечення безпечних умов дорожнього руху та розвитку мережі якісних автомобільних доріг, а також створення/забезпечення належної інфраструктури для розвитку бізнесу та ряд інших, дія яких спрямована на врегулювання транспортної безпеки, а також транспортної галузі в цілому.

Серед постанов Кабінету Міністрів України, дія яких спрямована на регулювання транспортної безпеки водного, залізничного, дорожнього транспорту та їх перевезення транспортом слід зазначити зокрема про постанову КМУ щодо критеріїв, за якими оцінюється ступінь ризику від провадження господарської діяльності в сферах перевезення пасажирів, небезпечних вантажів, небезпечних відходів морським й річковим транспортом і безпеки на морському й річковому транспорті (окрім сфери безпеки мореплавства суден флоту рибної промисловості) і визначається періодичність проведення планових заходів державного нагляду (контролю) Державною службою морського та річкового транспорту [80].

Іншою постановою КМУ затверджено Технічний регламент безпеки інфраструктури залізничного транспорту [89], де під безпекою інфраструктури залізничного транспорту визначено стан, за якого гарантується безпека здоров'я, життя людей під час їхнього перевезення залізничним транспортом, а також захист навколишнього природного середовища.

Зазначений Технічний регламент окреслює ключові вимоги щодо елементів інфраструктури залізничного транспорту в період її проєктування, будівництва, виробництва, налагодження, експлуатації, монтажу та розроблений із врахуванням вимог:

∴Директиви Європейського Парламенту і Ради 2001/14/ЄС від 26 лютого 2001 року про розподілення пропускнуї можливості залізничної інфраструктури, стягнення зборів за користування залізничною інфраструктурою і сертифікації на відповідність вимогам безпеки;

∴Директиви Європейського Парламенту і Ради 2004/49/ЄС від 29 квітня 2004 року про безпеку залізниць в Співтоваристві, якою вносяться зміни до Директиви Ради 96/18/ЄС про ліцензування підприємств залізничного транспорту й Директиви 2001/14/ЄС про розподіл потужностей залізничних інфраструктур і стягнення платежів за використання залізничної інфраструктури й про сертифікацію безпеки;

∴Директиви Європейського Парламенту і Ради 2008/57/ЄС від 17 червня 2008 року щодо інтероперабельності у межах Співтовариства (доопрацьована).

Затверджений постановою КМУ Порядок ведення Реєстру об'єктів інфраструктури внутрішнього водного транспорту від 16 лютого 2022 р. № 408 [88] встановлює механізм щодо ведення цього Реєстру як електронної бази даних об'єктів на водних внутрішніх шляхах. Основна мета полягає у забезпеченні інформацією суб'єктів внутрішнього водного транспорту, здійснення завдань в сфері безпеки судноплавства, охорони природного навколишнього середовища, а також виконання державного нагляду за безпекою судноплавства.

Слід також згадати про затверджену КМУ Державну програму підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 року [77], яка покликана знизити рівень в Україні аварійності й ступінь тяжкості наслідків від дорожньо-транспортних пригод, в першу чергу соціально-економічних, у відповідності до ключових цілей, що окреслені Стратегією підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року [100], передусім стосовно зниження на 30% рівня смертності через дорожньо-транспортні пригоди й зменшення соціально-економічних утрат внаслідок дорожньо-транспортного травматизму, впровадження ефективної системи

управління безпекою дорожнього руху щодо гарантування захисту життя і здоров'я населення, й відповідно створення комфортних та безпечних умов руху транспортних засобів, а також пішоходів й інших учасників на вулично-дорожній мережі дорожнього руху.

Відносини у сфері транспортної безпеки регулюється також відомчими нормативно-правовими актами: наказами, інструкціями, положеннями, що спрямовані на реалізацію норм, які містяться в нормативно-правових актах вищої за відомчі юридичної сили. Наприклад, наказом Міністерства інфраструктури України від 12 січня 2012 року № 12 затверджено Положення про класифікацію транспортних подій на залізницях України [63]. Зазначеним Положенням встановлюється порядок класифікації залізничних транспортних подій, які місце мають на залізницях в період руху поїздів й здійснення маневрів та становлять загрозу безпеці руху. Відповідно транспортні події класифікуються за причинами й їх наслідками (в залежності від наслідків класифікують як: аварії, катастрофи, серйозні інциденти й інциденти) та мають розподіл за службами залізниць, структурними підрозділами, а також головними управліннями Укрзалізниці й місцем виникнення.

Іншим наказом Міністерства інфраструктури України затверджено інструкцію із оформлення уповноваженими посадовими особами Державної служби України із безпеки на транспорті матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері безпеки на автомобільному транспорті [79].

Також можна навести ще один наказ щодо затвердження Положення про навчання та перевірку знань посадових осіб, які здійснюють державний нагляд за забезпеченням безпеки судноплавства на морському і річковому транспорті [85], яким визначається перелік посадових осіб, що здійснюють державний нагляд за гарантуванням безпеки судноплавства на річковому та морському транспорті, обсяг і періодичність їхнього навчання, а також методи перевірки знань та порядок щодо організації навчального процесу.

У цьому аспекті варто зазначити про затверджене наказом Міністерства транспорту України Положення про систему управління безпекою

судноплавства на морському і річковому транспорті [87], що окреслює порядок організації робіт щодо попередження аварійних подій на морському, річковому транспорті, функції й завдання, органи, суб'єкти та об'єкти системи управління безпекою судноплавства, а також визначає форми контролю за здійсненням заходів, що пов'язані з безпекою судноплавства.

Також варто відзначити про затверджений наказом Міністерством інфраструктури України від 3 лютого 2022 року № 69 Перелік національних стандартів для цілей застосування Технічного регламенту безпеки інфраструктури залізничного транспорту [81].

Аналізуючи стан та розвиток діючої нормативно-правової бази у сфері транспортної безпеки України, можна визначити характерні її особливості.

По-перше, законодавство, яке регулює сферу транспортної безпеки, має міжгалузевий характер, адже до складу норм у цій сфері відносяться норми публічного (конституційного, адміністративного, фінансового, господарського, кримінального, митного) та приватного (цивільного, цивільного процесуального) права.

По-друге, таке законодавство є комплексним, оскільки в ньому знайшли своє відображення правові норми, що належать до таких галузей права як: цивільне, господарське, адміністративне, митне, фінансове, земельне, екологічне, міжнародне.

По-третє, велика кількість нормативно-правових актів у зазначеній сфері, серед яких й міжнародно-правові угоди.

Нормативно-правовий характер заходів транспортної безпеки вказує на їхню обов'язковість стосовно дотримання і виконання та у найбільшій формі розкриває обов'язок суб'єктів господарювання стосовно господарської безпеки, а зокрема суб'єктів транспортної діяльності стосовно транспортної безпеки. Нормативність дає підстави підтвердити, що інституційні заходи санкціоновані державою та характеризуються власне як владний припис стосовно діяльності суб'єктів транспортної діяльності. І тому питання щодо забезпечення державою заходів транспортної безпеки на даний час набуває усе

більшої ваги. Держава повинна створити систему гарантій втілення заходів транспортної безпеки, а також умови для їх здійснення (виконання) і засоби державного примусу до суб'єктів, які порушують відповідні нормативно-правові акти. Тому питання щодо формальної визначеності норм, що фіксують загальнообов'язкові правила поведінки стосовно транспортної безпеки, набувають динаміки та забезпечують правовий характер транспортної безпеки. Таким чином, правове регулювання транспортної безпеки повинно носити упорядкований, цілеспрямований і предметний характер та окреслюватися регулятором окремого виду суспільних відносин, транспортних відносин. Враховуючи загальноприйнятий у юридичній науці критерій щодо поділу засобів правового регулювання в залежності від функціонального призначення, правове регулювання інституційних заходів транспортної безпеки носить двоступеневий регулятивний характер. Відповідно, на міжнародному рівні забезпечується нормативно-правове регулювання міжнародних заходів транспортної безпеки, а на державному – внутрішньодержавних заходів. Нормативне європейське регулювання транспортної безпеки за умов євроінтеграційних процесів Української держави є ключовим регулятором міжнародного рівня, який обумовлює доцільність вдосконалення вітчизняного транспортного законодавства й окреслення перспективи щодо його подальшого розвитку [37, с.152-153].

Одночасно, на здавалося б відповідну урегульованість законодавчими та підзаконними нормативно-правовими актами транспортної безпеки в Україні, стан правового упорядкування суспільних відносин, які вибудовуються для задоволення необхідних потреб населення (громадян), суспільства та держави для соціально необхідних вимогах й потреб транспортного забезпечення, проте питання безпеки залишається проблемним та потребує вирішення.

Відтак, нормативно-правові засади організації транспортних перевезень та функціонування транспорту складає велика кількість правових актів як загального спрямування, що регулюють транспортну сферу в цілому, так й спеціальних, які належать прерогативі виключно транспортної безпеки. Ці

законодавчі документи містять різні за юридичною силою й сферами застосування.

Отже, враховуючи проведений науковий аналіз, притаманними ознаками системи нормативно-правових актів, які регулюють транспортну безпеку, потрібно вважати наступні:

- відносяться до найбільш кодифікованого масиву в національному транспортному законодавстві;
- відчутний вплив на законодавство транспортної безпеки положень міжнародного транспортного права;
- притаманна значна кількість норм та правил технічного спрямування, яке викликано необхідністю щодо регулювання відносин стосовно забезпечення руху автомобільного, водного, річкового, залізничного транспорту, оскільки вони виникають через застосування відповідних витоків з підвищеної загрози/небезпеки, до яких віднесено різноманітні технічні споруди, механізми, пристрої, нормативно-правовий засадничий фундамент вказаного має спрямованість певних технічних правил;
- вибудована ієрархічно державно-владна конструкція нормативно-правових актів, які в першу чергу регулюють публічно-правові відносини в сфері транспортної безпеки;
- міжгалузева спрямованість регулювання суспільних відносин транспортної безпеки.

Як зазначає О.В.Клепікова [36, с.174-175], зважаючи на різноплановість транспортної системи й її інституційність, питання щодо правового регулювання транспортної безпеки розглядається у контексті спеціальних нормативних актів, що об'єднані за видами транспорту у інститути, зокрема: законодавство про повітряний транспорт; законодавство про річковий й морський транспорт; законодавство про автомобільний транспорт та ін. Отже, інституційний характер транспортної безпеки спричиняє її загальне й спеціальне визначення як правової категорії в нормативно-правових актах транспортного законодавства.

Правовим забезпеченням транспортної безпеки слід вважати встановлення нормами різних галузей права юридичної основи щодо діяльності суб'єктів для забезпечення транспортної безпеки, їх правового статусу, зокрема компетенції, відповідальності (матеріальні норми), а також правове регулювання діяльності зазначених суб'єктів (процесуальні, процедурні норми). При цьому слід зазначити, що правовими нормами регулюється не лише діяльність уповноважених органів та господарюючих у транспортному комплексі суб'єктів, їх посадових осіб та персоналу, а й поведінка громадян (пасажирів, вантажовідправників, вантажоодержувачів).

В цьому аспекті проведеного аналізу можна зазначити наступне:

- вертикальна структура системи нормативних актів на повітряному, залізничному, морському транспорті є однакова. На чолі цієї системи знаходяться кодекси/устава, далі, перебуваючи з ними в відношеннях внутрішньої субординації, акти, що ухвалені вищим органом державного управління і відомчі акти, що ухвалені транспортними міністерствами та носять обов'язковий характер (спрямування) для відповідних відомств;

- серед ключових проблем транспортної галузі й її безпеки не вирішеними залишаються і займають надзвичайне місце недосконалість нормативно-правового забезпечення їхньої діяльності, вирішення досить повільне питань щодо уніфікації транспортного законодавства із міжнародним правом;

- відсутні практично нормативно-правові акти, що безпосередньо направлені на вирішення проблеми транспортної безпеки Української держави й взаємодії суб'єктів гарантування транспортної безпеки на різноманітних видах транспорту між собою;

- відсутній єдиний орган державного управління транспортною безпекою держави, а отже й відсутня загальна єдина координація дій суб'єктів щодо забезпечення національної транспортної безпеки;

- систематизація законодавства у транспортній сфері й прийняття Закону «Про транспортну безпеку» є надзвичайно необхідною й актуальною

справою. Так, створення системи транспортного законодавства Української держави стане значним внеском в реформування усієї правової системи держави, буде сприяти подальшому розвитку економіки, зміцненню законності й правопорядку в країні, у тому числі також й протидії корупції [122, с.242-243].

Таким чином, ведучи мову про існуючі проблеми правового регулювання у сфері транспортної безпеки можна виділити наступні:

- відсутність єдиного законодавчого акта про транспорту безпеку;
- існуючі законодавчі акти не повною мірою розкривають сутність та особливості заходів, що проводяться з метою забезпечення захисту об'єктів транспортної інфраструктури від актів незаконного втручання, а також суспільного порядку та безпеки;
- протиріччя правових норм одна іншій.

Правові засоби посідають центральне місце в структурі забезпечення транспортної безпеки, у практичній площині вони визначають його якість. Вдосконалення правового регулювання забезпечення транспортної безпеки знаходиться у логічному взаємозв'язку із удосконаленням означених правових інструментів (засобів). Правові засоби досить різноманітні, їх поділ можна здійснити на відповідні категорії.

Зокрема правові засоби забезпечення транспортної безпеки можуть бути розподілені у залежності від рівня їх нормативно-правової регламентації транспортної безпеки та відповідних методів впливу на регульовані суспільні відносини, які пов'язані з забезпеченням транспортної безпеки [131].

Таким чином, нормативно-правова база є центральним елементом системи забезпечення транспортної безпеки. Від того наскільки чітко будуть закріплені та регламентовані в нормативно-правових актах завдання, функції, повноваження суб'єктів господарювання та процедури забезпечення безпеки транспортного процесу, багато в чому буде залежати кінцевий результат.

Правове забезпечення транспортної безпеки означає, що всі суспільні відносини публічного характеру, що виникають у транспортному комплексі з

приводу попередження, запобігання актам незаконного втручання у його діяльність та ліквідації їх наслідків, регулюються нормами права, що містяться у нормативно-правових актах різних галузей права. Вважаємо, що акцент повинен бути зроблений на використанні в Україні системного підходу до сфери забезпечення транспортної безпеки.

Необхідність серйозного коригування правової системи транспортної безпеки підтверджують випадки різних аварійних ситуацій, терактів, запобігти яким не вдалося. У законодавстві має бути враховано, що транспортна безпека – це не лише безаварійна експлуатація транспортних засобів, але цілий комплекс заходів захисту від загроз різного характеру. Водночас вимоги законодавства не повинні створювати необґрунтованих перешкод для перевезення людей та вантажів, роботи екіпажів транспортних засобів та служб забезпечення транспортного процесу.

2.2 Структурно-функціональна характеристика транспортної безпеки держави

З метою проведення цілісного комплексного дослідження транспортної безпеки як складової національної безпеки необхідно визначити систему суб'єктів у даній сфері для наукового обґрунтування рекомендацій щодо подальшого поліпшення їх діяльності.

Виходячи з аналізу наукової літератури та нормативно-правових актів, до суб'єктів, на яких покладається функція по забезпеченню транспортної безпеки можна віднести: державні органи, органи місцевого самоврядування, посадових осіб, державних службовців, які наділені державно-владними повноваженнями для виконання розпорядчих функцій, а також самі суб'єкти господарсько-транспортної діяльності.

Організаційно-правову фундаментальну основу державного управління транспортом складають система органів державної влади та місцевого

самоврядування, які наділені управлінською компетенцією стосовно транспорту України. В означеній системі виокремлюють три рівні органів управління (рис.2.3.)



Рис. 2.3. Організаційна основа державного управління транспортом [складено автором за: 119, с.238]

Важливе значення в організаційно-правовому аспекті транспортної безпеки посідає Кабінет Міністрів України. Відповідно до Конституції України (ст.116) [47], КМУ розробляє і здійснює загальнодержавні програми економічного, науково-технічного розвитку України; спрямовує і координує роботу міністерств, інших органів виконавчої влади. У межах своєї компетенції КМУ видає постанови та розпорядження, які є обов'язковими до виконання.

КМУ як вищий орган виконавчої влади деталізує та конкретизує законодавчі вимоги до автомобільного транспорту. Зокрема, згідно з Законом України «Про автомобільний транспорт» [65] КМУ: здійснює загальне державне регулювання діяльності автомобільного транспорту (ч.2 ст.6); визначає порядок здійснення державного контролю на автомобільному

транспорті (ч.17 ст.6); затверджує програму розвитку та вдосконалення системи автомобільного транспорту (ч.1 ст.14); визначає порядок реалізації органами виконавчої влади на конкурсних засадах інвестиційної політики на автомобільному транспорті, спрямованої на виконання положень загальнодержавних програм автомобільного транспорту (ч.2 ст.15); визначає порядок підготовки, перепідготовки, атестації та підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів (ч.2 ст.17); визначає порядок держаної реєстрації транспортних засобів (ч.6 ст.19); порядок проведення обов'язкового технічного контролю транспортних засобів (ч.4 ст.23).

У Законі України «Про транспорт» (ст.4) державне управління у галузі транспорту здійснюють центральний орган виконавчої влади, який забезпечує формування і реалізує державну політику в сфері транспорту, туризму, дорожнього господарства, інфраструктури, а також місцеві Ради народних депутатів й інші спеціально уповноважені органи у відповідності до їх компетенції.

Повноваження центрального органу виконавчої влади, який забезпечує впровадження державної політики щодо питань безпеки на наземному транспорті:

- веде облік і здійснює аналіз причин аварій, катастроф, дорожньо-транспортних пригод на залізничному, автомобільному, міському електричному транспорті;

- розробляє профілактичні заходи щодо запобігання створенню дорожньо-транспортних пригод, катастроф, аварій на автомобільному, міському залізничному, електричному транспорті, а також здійснює контроль їх виконання;

- здійснює облік пожеж на автомобільному, залізничному, міському електричному транспорті;

- здійснює нагляд за додержанням вимог з приводу запобігання забрудненню навколишнього природного середовища автомобільним, залізничним транспортом;

- здійснює державний нагляд/контроль за дотриманням вимог законодавства, норм на міському електричному, автомобільному й залізничному транспорті;

- готує пропозиції стосовно призначення органів із оцінки відповідності для здійснення робіт із підтвердження відповідності в сфері автомобільного, залізничного й міського електричного транспорту, бере участь в розробленні проєктів технічних регламентів й інших правових актів із питань технічного регулювання в означеній сфері, організовує підготовку, підвищення кваліфікації фахівців із підтвердження відповідності;

- здійснює технічне розслідування дорожньо-транспортних пригод, аварій, катастроф, подій на автомобільному й залізничному, міському електричному транспорті, а також здійснює й інші повноваження, що визначені законами України.

До повноважень центрального органу виконавчої влади, який впроваджує державну політику в сфері морського транспорту, зокрема щодо забезпечення безпеки визначено наступне:

- організовує в межах повноважень впровадження державної політики стосовно зменшення на навколишнє природне середовище шкідливого впливу морського транспорту;

- бере участь в розслідуванні та здійснює аналіз причин аварій із суднами на морі, морському транспорті, а також здійснює облік цих аварій, розробляє заходи профілактичного спрямування з приводу запобігання їх виникненню, контролює виконання означених заходів;

- здійснює державний нагляд за додержанням вимог законодавства та міжнародних договорів Української держави в сфері морського транспорту, торговельного мореплавства в морських портах та терміналах, територіальному морі, внутрішніх морських водах, на українських суднах;

- здійснює на українських суднах й в судноплавних компаніях державний нагляд за дотриманням вимог законодавства та міжнародних

договорів України із безпеки судноплавства, а також запобігання забрудненню навколишнього природного середовища;

- здійснює за відповідністю іноземних суден незалежно від прапора державний нагляд, що заходять у морські порти України, вимогам щодо безпеки судноплавства, а також запобігання забрудненню навколишнього природного середовища із суден, які установлені міжнародними договорами України;

- забезпечує державний нагляд на морському транспорті з приводу організації безпечного перевезення вантажів, враховуючи небезпечних, пасажирів та багажу, а також систем управління безпекою судноплавства;

- здійснює державний нагляд за дотриманням вимог стосовно запобігання забрудненню навколишнього природного середовища із суден, правил реєстрації операцій із шкідливими речовинами на судах, а також в морських портах (терміналах);

- доводить українським суднам, портовим засобам, морським портам встановлений рівень охорони;

- забезпечує контроль за здійсненням аварійно-рятувальних робіт, виконанням (здійсненням) планів локалізації/ліквідації аварій, катастроф в морських портах;

- виконує управління функціональною підсистемою запобігання та реагування на загрозу чи(або) виникнення надзвичайних ситуацій на морському, річковому транспорті, організації пошуково-рятувальних робіт у акваторіях Чорного й Азовського морів, у акваторіях морських портів;

- організовує та контролює здійснення рятування і пошуку людей, що зазнали певного лиха на морі, а також в морському пошуково-рятувальному районі України;

- організовує та контролює здійснення підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації членів екіпажів морських суден, працівників берегових підприємств морського транспорту, діяльність яких зв'язана з гарантуванням безпеки судноплавства, а також запобіганням забрудненню

навколишнього природного середовища з суден, забезпеченням державного нагляду у означених сферах та інші повноваження передбачені законодавством.

Центральний орган виконавчої влади, який впроваджує державну політику в сфері внутрішнього водного транспорту:

- організовує впровадження державної політики з приводу зменшення на навколишнє природне середовище шкідливого впливу внутрішнього водного транспорту;

- бере участь в розслідуванні та здійснює аналіз щодо причин аварійних подій із суднами на внутрішніх водних шляхах, внутрішньому водному транспорті, здійснює облік таких подій, а також розробляє профілактичні заходи стосовно запобігання їх виникненню, контролює виконання означених заходів;

- здійснює державний нагляд щодо виконанням на українських суднах внутрішнього плавання та судноплавних компаніях вимог законодавства і міжнародних договорів України стосовно безпеки судноплавства й запобігання забрудненню навколишнього природного середовища;

- здійснює на внутрішніх водних шляхах державний нагляд за належністю суден вимогам із безпеки судноплавства й запобігання забрудненню навколишнього природного середовища з суден, які визначені законодавством і міжнародними договорами України;

- здійснює на внутрішньому водному транспорті державний нагляд за безпекою в період перевезення вантажів, враховуючи також й небезпечні, пасажирів, багажу, організацію систем управління безпекою судноплавства;

- здійснює державний нагляд за додержанням вимог із приводу запобігання забрудненню навколишнього природного середовища із суден внутрішнього плавання, а також правил реєстрації операцій зі шкідливими речовинами на суднах, в річкових портах/терміналах;

- доводить українським суднам та річковим портам й портовим засобам рівень установлений охорони;

- організовує та контролює здійснення підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації членів екіпажів річкових суден, й також у відповідності до міжнародних договорів України, робітників берегових підприємств водного внутрішнього транспорту, діяльність яких зв'язана з гарантуванням безпеки судноплавства, унеможливленням із суден забрудненню навколишнього природного середовища, а також виконанням державного нагляду у зазначених сферах; а також здійснює інші повноваження визначені законодавством.

Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України (Мінінфраструктури) – центральний орган виконавчої влади, відповідно діяльність якого направляється й координується КМУ.

Мінінфраструктури вважається головним органом в системі центральних органів виконавчої влади, який забезпечує формування й впроваджує державну політику: в сфері автомобільного, морського, залізничного й внутрішнього водного транспорту, гарантує формування (реалізацію) державної політики в сфері захисту критичної інфраструктури у межах, за які відповідальне, будівництва, розвитку, реконструкції/модернізації інфраструктури морського, залізничного й внутрішнього водного транспорту, а також дорожнього господарства, навігаційно-гідрографічного гарантування судноплавства (торговельного мореплавства), щодо питань безпеки на залізничному, міському електричному, автомобільному транспорті загального користування, внутрішньому водному й морському транспорті, а також відповідного державного нагляду → контролю за безпекою на автомобільному транспорті загального користування, морському/внутрішньому водному, міському електричному і залізничному транспорті [84].

Мінінфраструктури відповідно до покладених на нього завдань	
затверджує	- порядок видання обов'язкових щодо виконання посадовими особами приписів з приводу усунення порушень вимог законодавчих актів із питань безпеки судноплавства й контролює стосовно їх здійснення; - порядок ведення/надання відомостей із реєстру аудиторів безпеки автомобільних доріг, а також включення до/та виключення із реєстру аудиторів безпеки автомобільних доріг; - порядок здійснення аудиту й перевірки безпеки автомобільних доріг; - інструкцію стосовно здійснення контролю за здійсненням національними судноплавними компаніями вимог законодавчих актів із питань безпеки судноплавства; - положення на залізничному транспорті про систему управління безпекою руху; - положення про систему управління безпекою судноплавства на внутрішньому водному транспорті та морському; - положення щодо системи управління безпекою руху на автомобільному транспорті; - положення про підготовку (подання) інформації щодо вантажу для безпечного його морського перевезення; - нормативно-правові акти із експлуатаційної безпеки на залізничному транспорті, у метрополітенах, із організації експлуатаційної роботи/технічної експлуатації інфраструктури та рухомого складу на залізничному транспорті, акти стосовно питань відкриття й здійснення реконструкції пунктів пропуску через український кордон на залізничних станціях, й також із питань впровадження класифікації, порядку розслідування, обліку транспортних подій на залізничному транспорті; - міжнародний сертифікат уповноваженого із питань безпеки щодо перевезення небезпечних вантажів (радник, консультант); - правила: а) перебування осіб та виконання робіт в зонах підвищеної небезпеки; б) контролю суден і ціллісності забезпечення безпеки мореплавства; в) перевезення небезпечних вантажів на морському транспорті; г) перевезення небезпечних вантажів на внутрішніх водних шляхах та інше
перевіряє/переглядає/скасовує	- стандарт стосовно берегових систем забезпечення та контролю безпеки судноплавства у територіальному морі й на внутрішніх водних шляхах; - здійснює методичне керівництво суб'єктами господарювання, які належать до галузі його управління, щодо здійснення ними вимог техногенної/пожежної безпеки, а також здійснення контролю щодо виконання зазначених вимог; - організовує у рамках повноважень, здійснення заходів загальної безпеки із питань запобігання потенційним (можливим) терористичним актам, а також актам незаконного втручання у діяльність транспорту (окрім морського і внутрішнього водного транспорту), інфраструктури й поштового зв'язку, а також веде їхнього облік і здійснює аналіз
забезпечує	організацію транспортного сполучення через державний кордон, реконструкцію, будівництво, ремонт/утримання пунктів пропуску через державний кордон для залізничного, автомобільного, річкового, морського сполучення, подає до КМУ пропозиції з приводу створення нових і зміни статусу вже існуючих пунктів пропуску через державний кордон, здійснення вирішення питань дорожнього будівництва у прикордонних районах; забезпечує виконання міжурядових угод щодо міжнародних перевезень і контроль за забезпеченням авіаційної та залізничної безпеки
визначає	навчальні заклади, що здійснюють навчання й перевірку знань із питань державного нагляду за забезпеченням (гарантуванням) безпеки на наземному транспорті

Рис. 2.4. Основні обов'язки Мінінфраструктури у сфері забезпечення транспортної безпеки [складено автором за: 84]

Відповідно до постанови КМУ «Про оптимізацію системи центральних органів виконавчої влади» [94] від 10 вересня 2014 року було утворено Державну службу України з безпеки на транспорті, відповідно

реорганізувавши через злиття Державну інспекцію із безпеки на морському й річковому транспорті, Державну інспекцію із безпеки на наземному транспорті й таким чином підпорядкувавши Службі, що створюється, Державну спеціальну службу транспорту.

Іншою постановою КМУ від 11 лютого 2015 року було затверджено Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті. Отже, саме на Державну службу України з безпеки на транспорті покладено зобов'язання здійснювати у подальшому функцію щодо державного контролю на автомобільному транспорті.

Державна служба України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека) – центральний орган виконавчої влади, діяльність якого спрямовується/координується КМУ через Віце-прем'єр-міністра із відновлення України – Міністра розвитку громад, територій та інфраструктури та який впроваджує державну політику із питань безпеки на наземному транспорті [83].



Рис. 2.5. Ключові завдання Державної служби України з безпеки на транспорті [складено автором за: 83]

Укртрансбезпека у відповідності до покладених на неї ключових завдань:

- узагальнює практику щодо застосування законодавства із питань, які належать до її компетенції, займається розробленням пропозицій з приводу

удосконалення нормативних актів, актів Президента України й КМУ, нормативно-правових актів міністерств й у визначеному порядку надає їх Міністрові;

- здійснює державний нагляд/контроль за дотриманням відповідних вимог законодавства на залізничному, автомобільному, міському електричному транспорті;

- здійснює нагляд щодо додержання вимог з приводу запобігання забрудненню природного навколишнього середовища залізничним та автомобільним транспортом;

- здійснює ліцензування господарської діяльності із перевезення небезпечних вантажів, пасажирів, а також небезпечних відходів автомобільним/залізничним транспортом, міжнародні перевезення вантажів й пасажирів автомобільним транспортом;

- здійснює нагляд та контроль за організацією безпечного перевезення небезпечних вантажів (окрім дорожнього перевезення небезпечних вантажів, що контролюється Національною поліцією України, а також перевезення річковим/морським транспортом, що здійснюється Морською адміністрацією);

- здійснює законодавством передбачений контроль за міжнародними перевезеннями пасажирів (вантажів) автомобільним транспортом на території Української держави;

- здійснює транспортних засобів габаритно-ваговий контроль в зонах габаритно-вагового контролю;

- здійснює державний ринковий нагляд в рамках сфери своєї відповідальності;

- здійснює технічне розслідування й аналіз причин дорожньо-транспортних аварій, подій, пригод і катастроф на залізничному, автомобільному, міському електричному транспорті, здійснює облік означених катастроф, пригод, аварій, подій, а також розробляє профілактичні

заходи з приводу запобігання їхньому виникненню та контролює здійснення (проведення) таких заходів;

- здійснює міжнародне співробітництво із питань щодо безпеки на автомобільному, міському електричному та залізничному транспорті;

- веде облік пожеж на залізничному й автомобільному, а також міському електричному транспорті;

- видає у встановленому порядку обов'язкові щодо виконання приписи із усунення порушень вимог законодавчих актів із питань безпеки на транспорті, окрім морського (річкового) транспорту, а також здійснює контроль за виконанням означених приписів;

- здійснює контроль щодо забезпечення безпеки руху трамвайних вагонів та тролейбусів;

- розробляє із питань безпеки на міському електричному транспорті державні програми, а також забезпечує їхнє виконання;

- здійснює державний контроль з приводу технічного стану об'єктів міського електричного транспорту, гарантування безпеки його руху;

- бере участь в здійсненні технічної експертизи нових зразків трамвайних вагонів (тролейбусів), обладнання й устаткування міського електричного транспорту, вузлів та агрегатів, що мають безпосередній вплив на безпеку руху;

- забезпечує виконання завдань мобілізаційної підготовки, а також мобілізаційної готовності держави;

- забезпечує здійснення завдань в сфері цивільного захисту та пожежної безпеки, здійснення контролю щодо їх виконання у апараті Укртрансбезпеки;

- організовує навчання й проведення перевірки знань посадових осіб Укртрансбезпеки, відповідно до функціональних обов'язків яких належать організація діяльності щодо забезпечення безпеки руху та державного нагляду/контролю на залізничному, автомобільному, міському електричному транспорті;

- встановлює перелік стратегічних об'єктів транспортної інфраструктури (окрім об'єктів морського, річкового транспорту) за схваленням із Мінінфраструктури щодо подальшого подання його відповідним військовим формуванням і правоохоронним органам з ціллю забезпечення на випадок вимоги додаткової охорони цих об'єктів;

- здійснює інші повноваження, що визначені законом.

В Україні за 2022 рік показники стану безпеки руху й аварійності на наземному транспорті в порівнянні із аналогічним 2021 роком значно зменшилися. Головним чинником зазначених змін є збройне військове вторгнення РФ проти нашої держави, яке зумовило зменшення трафіку, а також кількості перевезень пасажирів, вантажів наземним транспортом на території Української держави [1].

Звернення до статистичних даних вказує, що на протязі 2022 року в Україні на автошляхах відбулося 1703 дорожньо-транспортні пригоди (ДТП) за участю ліцензованого автомобільного транспорту, що надає послуги із перевезення небезпечних вантажів і небезпечних відходів, й також міжнародні/внутрішні перевезення пасажирів і вантажів, відповідно у яких 135 осіб загинули, 777 осіб – отримали травми [1].

Отже, порівняння показників аварійності на ліцензованому автомобільному транспорті засвідчує, що протягом 2022 року кількість ДТП за участю ліцензованих автомобільних перевізників транспортних засобів зменшилась, порівнюючи із періодом 2021 року, на 36,8 % (із 2696 до 1703 ДТП) [1].

Не дивлячись на здійснення відповідних системних заходів зі сторони Укртрансбезпеки з приводу забезпечення належного рівня безпеки на наземному транспорті, а також здійснення роботи стосовно виникнення попередження дорожньо-транспортних пригод, ситуації із аварійністю продовжують бути складними.

Відповідно статистичних даних протягом дев'яти місяців поточного 2023 року на автомобільних шляхах України відбулося 1469 ДТП за участю

ліцензованого автомобільного транспорту, що надає послуги із перевезення пасажирів й небезпечних вантажів, а також небезпечних відходів і міжнародних перевезень пасажирів (вантажів), у яких 132 особи загинули та 633 – отримали травми [2].

Здійснюючи порівняння абсолютних показників з аварійності на ліцензованому автомобільному транспорті прослідковується, що за дев'ять місяців 2023 року кількість дорожньо-транспортних пригод автомобільних автоперевізників збільшилась, в порівнянні із відповідним 2022 роком, на 31,3% (із 1119 й до 1469 ДТП). За таких умов відслідковується збільшення тяжкості наслідків від дорожньо-транспортних пригод, кількість загиблих осіб (за участю водіїв ліцензованого транспорту) збільшилась на 50% (із 88 до 132). Відповідно, із 132 осіб, що загинули унаслідок настання ДТП, 59 осіб – загинули у результаті настання ДТП із провини водіїв ліцензованого транспорту. За участю водіїв ліцензованого транспорту кількість травмованих осіб збільшилась на 22,2% (із 518 аж до 633 ДТП) [2].

Отже, із вини водіїв ліцензованого автомобільного транспорту рівень аварійності зріс на 24,5%, а кількість загиблих в ДТП осіб зросла на 145,8%, відповідно кількість травмованих теж збільшилась на 22,9% [2].

О.В.Клепікова зазначає, що національна транспортна система має свою власну організаційну структуру, для якої характерною вважається галузева інституційність, яке передбачає одночасно виділення та консолідацію внутрігалузових систем (підгалузей) [38, с.153].

Залізничний транспорт Української держави вважається провідною галуззю у дорожньо-транспортному комплексі держави, що здійснює забезпечення майже 82% вантажних та 36% пасажирських перевезень, що здійснювані усіма видами транспорту [33].

Експлуатаційна мережа залізниць нашої держави складає майже 19,8 тис. км (не враховуючи окуповані території, мережа на сьогодні яких не експлуатується), із яких електрифіковано понад 47,2%. Залізниці України за обсягами вантажних перевезень посідають четверте місце на Євразійському

континенті, тільки поступаючись залізницям Китаю, Індії й росії. Вантажонапруженість національних залізниць (річний обсяг перевезень на 1 км) у 3-5 разів перевищує певний показник розвинених європейських держав [33].

Залізнична система управління України, як підкреслює А.П.Калюжний, вибудована за галузево-територіальним принципом й передбачає три рівні управління, зокрема три групи суб'єктів публічного адміністрування залізничною галуззю, передусім:

·вищі органи управління (Кабінет Міністрів України);

·центральні галузеві органи управління (Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України, державні служби окремих видів транспорту та органи управління залізниць, а також органи юридичних осіб – це підприємств транспорту);

·місцеві органи управління (місцеві ради й державні адміністрації й інші уповноважені спеціально органи у відповідності до їх компетенції) [34, с.122].

У цьому аспекті потрібно відзначити, що організаційна структура системи управління залізничних перевезень нашої держави представлена тяж сукупністю досить значної кількості організацій та підприємств, що утворюють горизонтальні та вертикальні взаємозв'язки, які відіграють досить важливу роль не лише щодо залізничного транспорту, однак й для усієї вітчизняної транспортної системи держави [цит. за: 34, с.122-123].

Найбільшим підприємством залізничної галузі є Укрзалізниця (Акціонерне товариство «Українська залізниця»), що виконує централізоване управління процесом щодо перевезень в міждержавному/внутрішньому сполученнях і здійснює регулювання виробничо-господарської діяльності залізниць.

Функціональні повноваження Укрзалізниці з приводу організації й гарантування безпеки руху поїздів окреслені Законами України «Про транспорт» (ст.16, п.2.2) та «Про залізничний транспорт» (ст.11, п.2.3), а також

Статутом залізниць України (п.2.19) і Правилами технічної експлуатації (ПТЕ) (п.2.25).

Із цієї позиції слід згадати про наказ Міністерства інфраструктури України від 24 грудня 2020 року №842, яким затверджено Положення про систему управління безпекою руху на залізничному транспорті [86], що встановлює структуру та функціонування систем управління безпекою руху (СУБР) на залізничному транспорті України; поширюється на підприємства залізничного транспорту, а вимоги зазначеного Положення є обов'язковими щодо підприємств в період здійснення господарської діяльності стосовно перевезення пасажирів та вантажів залізничним транспортом.

Система управління безпекою руху поїздів (СУБРП), як зазначає Г.П.Фердман, це структурована й документована система, яка надає змогу персоналу Укрзалізниці, підприємств, залізниць, а також структурних підрозділів якісно й ефективно здійснювати політику в сфері забезпечення безпеки руху поїздів, вважається в Укрзалізниці цільовою підсистемою загальної системи управління. Автор підкреслює, що в період організації та функціонування процесу перевезень забезпечує (гарантує) підготовку, прийняття й впровадження управлінських, організаційних, технічних рішень, які спрямовані на убезпечення руху поїздів та збереження життя/здоров'я людей, довкілля, майна й виявлення й оцінку детермінант, які мають вплив на рівень безпеки [120, с.212].

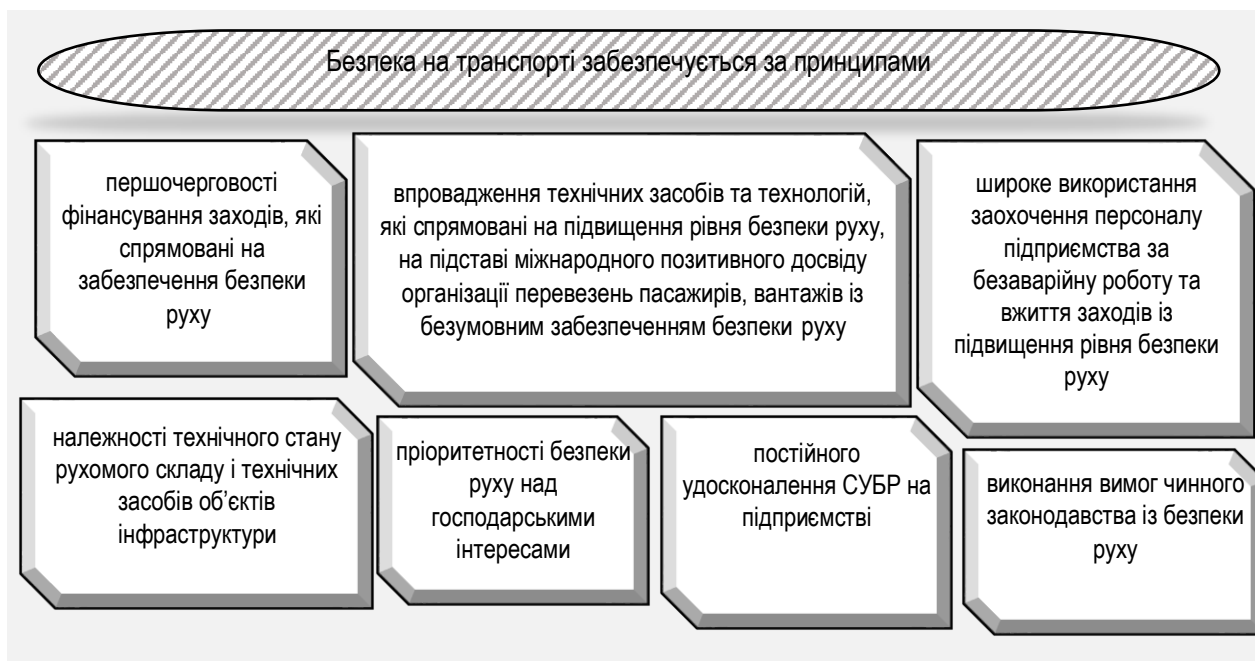


Рис. 2.6. Принципи забезпечення безпеки на транспорті [складено автором за: 86]

Залізниці, а також інші підприємства Укрзалізниці на засадах Положення про Систему управління безпекою руху поїздів здійснюють розроблення Положення про систему управління безпекою руху поїздів на підприємстві.

У наукових доробках [120, с.212] ключовими принципами в організації роботи щодо управління безпекою руху поїздів визначають:

- системність, яка передбачає системний і упорядкований, постійний характер діяльності усіх складових елементів системи;
- випередження – направлений на своєчасне виявлення й усунення негативних факторів, які можуть спричинити до транспортних подій;
- колективізм, що передбачає участь всіх працівників в роботі щодо забезпечення безпеки руху, відповідно із своїми функціональними обов'язками, а не лише керівників та працівників служби безпеки руху;
- інформованість, яка вибудовується на максимальній інформованості кожного працівника щодо небезпечних факторів, які мають вплив на рівень безпеки руху;

- виявлення й усунення причин, що передбачає здійснення профілактичної роботи, яка направлена не лише на покарання винних, скільки на усунення виявлених (встановлених) недоліків;

- впровадження коригувальних дій: дія, що виконують задля усунення відповідних причин виявленої невідповідності чи (або) для іншої небажаної обставини;

- впровадження запобіжних дій задля усунення причин потенційної невідповідності чи ж іншої небажаної потенційно ситуації;

- адекватність – відповідність заходів щодо забезпечення безпеки руху реальним/потенційним загрозам;

- відповідальність передбачає усвідомленість кожним окремим працівника й відповідальність його на своєму робочому місці за деталізовані (конкретні) питання, які визначають безпеку руху поїздів.

Стосовно структурно-функціональної системи в Укрзалізниці управління безпекою руху поїздів, то вона вибудовується у відповідності до принципу системності у роботі із охопленням всіх рівнів управління. Здійснюється управління через цілеспрямоване регулювання організаційних, технічних та психофізіологічних факторів, які мають вплив на безпеку руху поїздів. Відповідно органами управління є: Укрзалізниця, залізниці та дирекції залізничних перевезень, а також об'єднання, підприємства й структурні підрозділи, які мають право на прийняття управлінських рішень у рамках своєї компетенції й відстежувати виконання прийнятих рішень; суб'єктами управління – це персонал, функціональні служби й структурні підрозділи, а також утворені спеціально органи, що безпосередньо впливають на систему управління безпекою руху поїздів з ціллю забезпечення її функціонування; об'єктами управління – відповідний стан безпеки технологічних процесів і транспортних засобів, устаткування, споруд, залізничної колії, пристроїв, а також й інших об'єктів транспорту та персоналу [120, с.212].

Таким чином, функціонування системи управління безпекою руху поїздів уособлює формування органів управління та визначення їх

функціональних обов'язків для структурних підрозділів (посадових осіб), які безпосередньо здійснюють участь в управлінні, й відповідно регламентацію їх діяльності.

Зважаючи на катастрофічну зношеність рухомого складу, а також невідповідність між придбанням та списанням вантажних вагонів, локомотивів існує реальна загроза незабезпечення потреб промислових галузей економіки щодо перевезення вантажів, із витратами відповідними для державного бюджету, пониженням показників економічного розвитку держави [33].

Відповідно до інформації, що надходила до Укртрансбезпеки, на залізничному транспорті України протягом 2022 року трапилося 566 транспортних подій, відповідно в яких 144 особи загинули й 99 – отримали травми, із них: 323 аварії, зокрема із яких:

→240 аварій із особами, що завдані рухомим складом залізничного транспорту, який переміщався, в яких 144 особи загинули, а 99 – отримали травми;

→83 аварії за участю залізничного транспорту (сходження із рейок рухомого складу залізничного транспорту, зіткнення та інше), без постраждалих; 243 – інциденти, без постраждалих [1].

На залізничному транспорті України порівнюючи із аналогічним 2021 роком, відбулося 1296 транспортних подій, у яких загинули 266 осіб і 191 особа отримала травми, із них: одна катастрофа, без постраждалих; 716 аварій, із яких:

→456 аварій із особами, що рухомим складом залізничного транспорту завдані, який пересувався, в яких 266 осіб загинули й 191 одержавли травми;

→260 аварій за участю залізничного транспорту (зіткнення та сходження із рейок рухомого складу залізничного транспорту й інше), без постраждалих; 579 інцидентів, без постраждалих [1].

За інформаційними даними, що надходили до Укртрансбезпеки, за період дев'яти місяців 2023 року в Україні на залізничному транспорті

трапилося 515 транспортних пригод, в яких 126 осіб – загинули, 78 – отримали травми, із них: 260 аварій, відповідно із яких:

■ 204 аварії із особами, що завдані рухомим складом залізничного транспорту, який переміщався (в яких 126 осіб – загинули; 78 – отримали травми);

■ 56 аварій за участю залізничного транспорту (сходження із рейок рухомого складу залізничного транспорту та зіткнення й інше), без постраждалих; 255 трапилося інцидентів без постраждалих [2].

Варто підкреслити й про те, що залізничний транспорт посідає важливе місце особливо після розпочатого рф повномасштабного вторгнення на територію Української держави в лютому 2022 року. Із перших місяців військової агресії саме залізничним транспортом із місцевостей підвищеної небезпеки було здійснено евакуацію близько 4 млн. громадян. Передусім, із Харкова виїхали у більш безпечні зони понад 600 тис. містян. Отже, залізничний транспорт є найкращим щодо швидкої евакуації великої кількості людей із небезпечних територій [15, с.12].

Таким чином, на сьогодні залізниця вважається й залишається надійним видом транспорту за умов небезпеки. Одночасно, однією із військових цілей рф є залізнична інфраструктура, яку намагаються зруйнувати, пошкодити внутрішню логістику й ускладнити постачання гуманітарної та військової допомоги від держав Заходу [15, с.12].

До ключових задач залізничного транспорту на протязі війни відносять:

- підтримка функціональних спроможностей перевезення пасажирів та вантажів;
- евакуація мешканців із зон підвищеної небезпеки;
- підвищення безпеки пасажирів на станціях і залізничних вокзалах;
- гарантування пропускнуої спроможності у напрямку залізниць Європейського Союзу (щодо вантажних перевезень) [15, с.12].

Таким чином, державне управління в сфері безпеки залізничного транспорту виконує Державна служба України з безпеки на транспорті, що є

центральним органом виконавчої влади, реалізує державну політику із питань щодо безпеки на наземному транспорті; забезпечує залізничний транспорт своєю безпеку, для чого є відповідні керівні документи, сили, засоби; одночасно із вищевикладеним простежується відсутність загального керівництва транспортною безпекою Української держави й взаємодії залізничного транспорту із іншими видами транспорту в сфері транспортної безпеки, що була б оформлена відповідними документами [120, с.214].

Питання, що стосується забезпечення транспортної безпеки на водному транспорті для нашої держави мають надзвичайне значення, що в першу чергу, слід пов'язувати із розмірами території й відповідним геополітичним розташуванням України, соціально-економічним і політичним напрямками, які спрямовані на подальше зміцнення державного суверенітету. Проте, на фоні зростаючих показників аварійності, збитків, зносу технічних засобів і травматизму вихід національної транспортної галузі на шлях сталого розвитку щодо забезпечення комплексної цілісної безпеки вельми ускладнений [цит. за: 119, с.237].

Морський транспортний комплекс – це багатофункціональна структура, яка задовольняє потреби вітчизняної економіки в транспортному забезпеченні. Морські порти відносяться до складового елементу виробничої та транспортної інфраструктури держави із погляду на їх розміщення на напрямках міжнародних транспортних коридорів. Саме від ефективності функціонування морських портів та рівня їхнього технологічного/технічного оснащення, а також відповідності системи управління і розвитку інфраструктури світовим сучасним вимогам залежить конкурентоспроможність національного транспортного комплексу на міжнародному ринку [32].

Згідно постанови КМУ від 6 березня 2022 року №212 [18] було встановлено перейменувати Державну службу морського та річкового транспорту України на Державну службу морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України.

Відповідно до затвердженого положення [18] Державна служба морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України визначається центральним органом виконавчої влади, відповідно діяльність якого спрямовується (координується) КМУ через Віце-прем'єр-міністра із відновлення України – Міністра розвитку громад, територій й інфраструктури та який впроваджує державну політику в сферах внутрішнього водного і морського транспорту й судноплавства.

Сфера питань, яка охоплює питання безпеки Державною службою морського і внутрішнього водного транспорту й судноплавства України покликана виконувати наступні заходи:

- організовує і контролює здійснення підготовки, перепідготовки, підвищення кваліфікації робітників берегових підприємств морського, внутрішнього водного транспорту, діяльність яких пов'язана з гарантуванням безпеки судноплавства й запобіганням забрудненню природного навколишнього середовища із суден, а також здійсненням у цих сферах державного нагляду;

- у сферах морського транспорту і торговельного мореплавства здійснює державний нагляд:

- а) за виконанням на українських суднах та у судноплавних компаніях (незалежно від форми власності) вимог законодавства, а також міжнародних договорів України стосовно безпеки судноплавства, унеможливлення забрудненню навколишнього природного середовища;

- б) за відповідністю незалежно від прапора іноземних суден, які заходять в морські порти Української держави, вимогам стосовно безпеки судноплавства, запобігання забрудненню природного середовища з суден, які установлені міжнародними договорами нашої держави (контроль держави порту);

- в) на морському транспорті щодо організації безпечного перевезення вантажів, враховуючи небезпечних, пасажирів (багажу), систем управління безпекою судноплавства;

в) за дотриманням вимог з приводу запобігання забрудненню навколишнього природного середовища з суден, а також правил реєстрації операцій з шкідливими речовинами на судах, в морських портах та на терміналах;

- інформує українські судна та морські порти (портові засоби) щодо встановленого рівня охорони;

- контролює здійснення охорони суден та портових засобів, здійснює перевірки належності системи охорони морських портів, портових засобів на відповідність міжнародним вимогам;

- здійснює державний нагляд щодо забезпечення безпеки мореплавства на морських шляхах та у акваторіях морських портів, об'єктах портової інфраструктури;

- здійснює контроль (відповідно до компетенції) за здійсненням аварійно-рятувальних робіт, а також виконанням планів локалізації/ліквідації аварій, катастроф в морських портах;

- здійснює у відповідності до компетенції управління певною функціональною підсистемою цілісної державної системи цивільного захисту;

- організовує та контролює здійснення пошуку (рятування) людей, що зазнали лиха на морі, в морському рятувально-пошуковому районі України;

- організовує та контролює функціонування систем радіонавігації і спостереження морської рухомої служби, (в тому числі Глобальної морської системи зв'язку), у випадку лиха та щодо забезпечення безпеки мореплавства, системи дальньої ідентифікації й контролю за місцезнаходженням вітчизняних суден;

- встановлює межі зон нагляду, на які розповсюджується повноваження капітанів морських портів з приводу виконання ними державного нагляду щодо безпеки мореплавства;

- координує у рамках повноважень, що передбачені законом, діяльність капітанів морських портів й скасовує їхні розпорядження із питань

гарантування безпеки мореплавства та відповідного порядку у морському порту на випадок їхньої невідповідності вимогам законодавства;

– у сфері внутрішнього водного транспорту здійснює державний нагляд:

а) за виконанням на національних суднах внутрішнього плавання, а також в судноплавних компаніях вимог законодавства й міжнародних договорів України стосовно безпеки судноплавства, унеможливлення (запобігання) забрудненню навколишнього природного середовища;

б) на внутрішніх водних шляхах за відповідністю суден (незалежно від їх прапора) вимогам стосовно безпеки судноплавства, а також запобігання забрудненню природного навколишнього середовища з суден, які визначені законодавством/міжнародними договорами України;

в) за безпекою на внутрішньому водному транспорті в період перевезення вантажів (враховуючи небезпечних, пасажирів та багажу, а також організацією систем управління безпекою судноплавства);

г) за безпекою судноплавства на водних внутрішніх шляхах, за дотриманням річковими портами/терміналами, а також іншими суб'єктами водного внутрішнього транспорту вимог законодавства з приводу безпеки судноплавства;

– здійснює перевірки відповідності системи охорони річкових портів, терміналів та портових засобів на відповідність міжнародним вимогам;

– здійснює ліцензування господарської діяльності щодо надання послуг із перевезення небезпечних вантажів, пасажирів, небезпечних відходів внутрішнім водним і морським транспортом;

– здійснює контроль щодо дотримання ліцензійних умов в період провадження господарської діяльності стосовно надання послуг із перевезення небезпечних вантажів (відходів), пасажирів внутрішнім водним, морським транспортом;

– видає розпорядження щодо усунення суб'єктами господарювання відповідних порушень ліцензійних умов з провадження господарської

діяльності з приводу надання послуг перевезення пасажирів, небезпечних вантажів/відходів внутрішнім водним й морським транспортом.

На морському й річковому транспорті України протягом 2021 року відбулося 55 аварійних подій, відповідно у яких п'ять осіб загинуло й сім отримали травм, зниклі безвісти відсутні. А за аналогічний період 2020 року трапилося 43 аварійні події, в яких 6 осіб загинуло, 4 особи отримали травми, а 2 пропали безвісти. Отже, порівнюючи загальний стан аварійних подій за 2021 рік, в порівнянні з 2020 роком збільшилася на 12 аварійних подій (це +22%). Однак, слід відмітити про те, що кількість зниклих безвісти й загиблих зменшилася на три особи (-60%), відповідно кількість травмованих осіб збільшилася на три (+43%) [28].



Рис. 2.7. Аварійні події на морському та внутрішньому водному транспорті України (2019-2022 рр.) [складено автором за: 28; 29]

На внутрішньому водному та морському транспорті України на протязі першого півріччя 2023 року сталося 15 аварійних подій, у яких травмовані, загиблі й зниклі безвісти відсутні. Відповідно до аналогічного періоду 2022 року на річковому/морському транспорті України (в тому числі із маломірними (малими) суднами), відбулося 11 аварійних подій, у яких

відсутні загиблі, травмовані й зниклі безвісти. Отже, загальна кількість аварійних подій, які трапилися за період першого півріччя 2023 року порівнюючи із 2022 роком збільшилась на чотири аварійних події (+27 %). За цих умов, за звітний період зниклі безвісти, загиблі, травмовані відсутні [30].

Відповідно до постановою КМУ від 16 листопада 2016 року №830 було затверджено Положення про Координаційний комітет із пошуку й рятування на морі [103], головна ціль якого полягає у забезпеченні погодження дій центральних та місцевих органів виконавчої влади, установ, підприємств, організацій із питань, що пов'язані із функціонуванням й розвитком Національної системи пошуку та рятування на морі у морському пошуково-рятувальному районі України. Відповідно головою Комітету визначено Міністра розвитку громад, територій та інфраструктури України.

Іншою постановою КМУ від 6 березня 2022 року №227 ухвалено Положення про Національну систему пошуку й рятування на морі [92], що регулює питання здійснення належних, ефективних заходів стосовно спостереження за рухом суден із берега, організації зв'язку та відповідної координації дій в морському рятувально-пошуковому районі України, що пов'язані із наданням допомоги людям, які лиха на морі зазнають, відповідної участі в здійсненні авіаційного пошуку та рятування у межах районів польотної інформації України у акваторії Азовського й Чорного морів. У відповідності до п.6 означеного Положення Мінінфраструктури є національним координатором діяльності із пошуку та рятування на морі, зокрема на яке покладено відповідальність щодо створення і розвитку Національної системи.

Відповідно до функцій Мінінфраструктури, як національного координатора входять наступні:

а) інформування у встановленому порядку міжнародними договорами Міжнародну морську організацію (ІМО) й держав-учасниць Угоди про співробітництво причорноморських держав із пошуку й рятування на Чорному морі 1998 року про діяльність Національної системи;

б) інформування громадськості щодо діяльності Національної системи [56].

Після повномасштабного вторгнення рф на територію України, що було розпочато у лютому 2022 року, обслуговування експортно-імпортних, й також каботажних вантажних перевезень морськими портами Української держави практично перестали здійснюватися, адже була втрачена можливість забезпечити (гарантувати) безпеку судноплавства в Чорноморсько-Азовському регіоні. В невеликих обсягах вантажі приймають та відвантажують порти на р. Дунай [126].

Згідно наказу Міністерства інфраструктури України «Про закриття морських портів» від 28 квітня 2022 року №256 [71] в зв'язку із військовою агресією рф проти нашої держави й неможливістю виконання обслуговування суден й пасажирів, проведення транспортних, вантажних та інших зобов'язань із означених видів господарської діяльності (робіт), а також забезпечення (гарантування) належного рівня безпеки судноплавства, додержання вимог міжнародних договорів Української держави, забезпечення охорони природного навколишнього середовища, закрито морські порти Херсон, Бердянськ, Маріуполь і Скадовськ, із набрання дня чинності наказом до повного відновлення контролю над окресленими морськими портами. Також про такий стан речей відповідно МЗС було повідомлено Міжнародну морську організацію (ІМО), що у свою чергу означену інформацію було доведено до урядових/неурядових організацій країн-членів. Як наслідок блокування терористичними військами рф частини Дніпра у Запорізькій, Херсонській областях призупинені перевезення Дніпром, захоплений Каховський судноплавний шлюз (обладнання шлюзу пошкоджене).

Вжиття цього заходу викликано неможливістю забезпечувати обслуговування суден та пасажирів, здійснення вантажних, транспортних й інших пов'язаних із цим видів господарської діяльності, гарантування відповідного рівня безпеки судноплавства, додержання вимог міжнародних договорів Української держави, згода на обов'язковість яких надана ВРУ, й

також забезпечення охорони навколишнього природного середовища в той момент, коли РФ продовжує вести активні військові дії у цих регіонах, чим спричиняє загрозу для людського життя, здоров'я. Отже, було припинено судноплавство не лише у акваторії означених морських портів на південному узбережжі нашої держави, але й на річці Дніпро [126].

Повноцінно здійснювали роботу та продовжують працювати й збільшувати вантажопереробку лише три морські порти в гирлі Дунаю – Ренійський, Ізмаїльський, Усть-Дунайський. За звітний час морські порти, що розташовані на р. Дунай, установили абсолютний рекорд по перевалці вантажів. Відповідно, Дунайські порти тільки за травень перевантажили 3 млн. тонн продукції, а морський порт Рені обробив 391 судно (із яких 134 морських і 257 річкових). Саме тому зріст навантаження на зазначені три порти спричинив по річці Дунай величезне зростання суднопотоку, передусім по Кілійському гирлу й перенавантаження якірних стоянок цих портів, на яких стоять судна й чекаючи подальшої обробки в порту та(або) оформлення формальностей по заходу (виходу) суден до (з) морського порту. Все вищезазначене мало вплив на стан аварійності на морському й внутрішньому водному транспорті України [126].

Досліджуючи питання структури транспортної безпеки в аспекті морської й річкової транспортної безпеки потрібно згадати про розпорядження КМУ від 24 жовтня 2018 року № 863-р (зі змінами, що внесені розпорядженням КМУ від 5 березня 2022 року № 201-р) [96] у відповідності до чого було ухвалено рішення щодо передачі державних підприємств, установ й організацій до сфери управління Державної служби морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України, зокрема:

Державна установа «Держгідрографія»;

Державне підприємство «Класифікаційне Товариство «Регістр судноплавства України»;

Державне підприємство «Сервісний центр морського та річкового транспорту» (Моррічсервіс);

Інспекція з питань підготовки та дипломування моряків;
 Державне підприємство «Науково-дослідний проектно-конструкторський інститут морського флоту України з дослідним виробництвом».

Таким чином, потрібно зазначити наступні ключові аспекти, зокрема: по-перше, забезпечення відповідного рівня транспортної безпеки України є одним із ключових завдань сучасної держави, а її стан у порівнянні з розвиненими державами світу характеризується як незадовільним, тому їй на даний час приділяється недостатня увага; по-друге, державне управління в сфері безпеки водного транспорту виконує Державної служби морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України, що є центральним органом виконавчої влади, а діяльність спрямовується (координується) Кабінетом Міністрів України через Міністра інфраструктури; по-третє, водний транспорт забезпечує самостійно свою безпеку, для чого існують відповідні засоби, сили, й керівні документи; по-четверте, одночасно з вищевказаним є відсутність загального керівництва транспортною безпекою Української держави й взаємодії водного транспорту із іншими видами транспорту в сфері транспортної безпеки, що була б оформлена належними документами [119, с.239].

Важливими компонентами системи, яка покликана забезпечити якісне й ефективне функціонування транспортного комплексу, є транспортна безпека та правопорядок. Стійке, ефективне та безпечне функціонування транспорту є необхідною умовою стабілізації та підйому економіки, забезпечення цілісності держави, національної безпеки та обороноздатності країни. Транспорт має вплив і на інші складові національної безпеки: зовнішньоекономічну, внутрішньополітичну, екологічну, антитерористичну, інформаційну та науково-технічну.

Цілісність цієї системи полягає в тому, що вона не зводиться до звичайного узагальнення властивостей її складових. Виняток однієї із підсистем призводить до порушення безпеки функціонування всієї системи.

Таким чином, транспортний комплекс представляє собою складну організаційно-функціональну систему, елементи якої перебувають у тісному зв'язку та взаємодії один із одним.

2.3 Безпекові засади авіаційного транспорту як складової національної безпеки

Безпека авіації вважається надзвичайно важливою складовою загальної концепції національної безпеки, а також й системи забезпечення особистої безпеки, безпеки суспільства й безпеки на авіаційному транспорті від зовнішніх та внутрішніх загроз.

На сьогодні слід констатувати важливість зростання ролі та значення авіаційного транспорту в усьому світі. Це передусім викликано потребою в більш ширшому фокусі розглянути означене питання, що полягає у науковому дослідженні окремих аспектів безпеки означеного виду транспорту.

Незважаючи на високий рівень організованості, технологічності, комфортності та безпеки, сучасна авіація, як і раніше залишається високоризиковим транспортним засобом та складною технічною системою підвищеної небезпеки.

До повномасштабного військового вторгнення рф у 2022 році можна навести основні показники діяльності авіаційної галузі нашої держави, зокрема:

- за січень 2022 року обсяги пасажирських перевезень українських авіакомпаній збільшились у порівнянні із відповідним минулорічним періодом на 79,6% (склали 515,5 тис. чол.), у тому числі міжнародні – на 81% (склали 458,6 тис. чол.);

- через аеропорти України пасажиропотоки зросли на 135,3% (становили 1225,8 тис. чол.), у тому числі в міжнародному сполученні – на 143,8% (становили 1102,9 тис. чол.);

■ упродовж січня 2022 року вітчизняними авіакомпаніями здійснено 4,7 тисяч комерційних рейсів (відбулося зростання у порівнянні з аналогічним минулорічним роком – на 51,6%), у тому числі міжнародних – 3,6 тисяч (відбулося зростання – на 56,5%) [60].

24 лютого 2022 року Державне підприємство із обслуговування повітряного руху України (ДП «Украерорух») призупинило надання послуг щодо обслуговування повітряного руху цивільним користувачам повітряного простору України у зв'язку з високим ризиком авіаційної безпеки для цивільної авіації. А уже 28 лютого ДП «Украерорух» поінформувало про настання форс-мажорних обставин у зв'язку із повномасштабною воєнною агресією РФ проти нашої держави, відповідно як наслідок виконання договорів, угод, контрактів, а також інших актів стало в авіаційній сфері неможливим [126].

Авіаційна безпека направлена на забезпечення контрольно-пропускного режиму й охорону об'єктів, захист інформаційних мереж і технічних засобів від актів незаконного втручання, інших заходів, які є необхідні щодо безпечного забезпечення функціонування державної системи використання повітряного простору України [112, с.123].

У Повітряному кодексі України [62] міститься визначення поняття авіаційної безпеки й безпеки польотів. Відповідно термін «авіаційна безпека» зафіксовано як захист цивільної авіації від актів незаконного втручання, що забезпечується комплексом заходів з залученням матеріальних та людських ресурсів. Як складовий елемент авіаційної безпеки безпека польотів характеризується як стан, відповідно за якого ризик шкоди або ушкодження є обмеженим до прийняттого рівня.

У відповідності до Повітряного кодексу України (ст.10) безпека авіації складається із безпеки польотів, авіаційної безпеки й екологічної безпеки, а також економічної й інформаційної безпеки.

Зазначене вказує на те, що за сучасних політичних і безпекових умовах, вбачається необхідною потреба враховувати як політичну безпеку й

стабільність держави, через яку проходять (здійснюються) авіаційні маршрути, так й можливі безпекові загрози терористичного спрямування [124, с.15].

Практичною стороною втілення механізму гарантування безпеки використання авіаційного транспорту вважається: 1) забезпечення безпеки авіаційних терміналів; 2) підсилення ролі правоохоронних органів в моніторингу, прогнозуванні терористичних загроз; 3) моніторинг ситуації на спорідненій території до авіаційного терміналу; 4) постійний нагляд за підозрілими особами (їх превентивний огляд); 5) аналіз ризикових/підозрілих ситуацій поблизу терміналу, усередині терміналу, на злітній смузі тощо [107].

Пропоновано за окресленими особливостями втручання у діяльність об'єктів забезпечення безпеки виокремити два складники змісту забезпечення суспільної безпеки, що розміщені на рисунку 2.8.



Рис. 2.8. Загальне та безпосереднє забезпечення безпеки авіаційного транспорту [складено автором за: 107]

Повітряний кодекс України [62] та наказ Державної авіаційної служби України, Міністерства оборони України від 11 травня 2018 року № 430/210 «Про затвердження авіаційних правил України «Правила використання повітряного простору України» [74] встановлюють, що авіаційна безпека забезпечується цілим комплексом адміністративно-правових та організаційних засобів, що спрямовані на створення служб авіаційної безпеки. Зазначені документи передбачають обов'язкову охорону аеропортів, об'єктів авіації, повітряних суден та огляд членів екіпажів, а також обслуговуючого персоналу, пасажирів, багажу, ручної поклажі, пошти, вантажів/бортових запасів, запобігання й припинення спроб щодо захоплення та викрадення повітряних суден [115].

У Конвенції про міжнародну цивільну авіацію [46] встановлено, що Уряди держав, що її підписали, досягли згоди стосовно певних принципів та заходів із тим, аби міжнародна цивільна авіація мала змогу розвиватися безпечним та впорядкованим чином. В зазначеній Конвенції також міститься низка статей, які врегульовують різні сторони безпеки, зокрема:

→ при встановленні правил щодо власних повітряних суден країни зобов'язуються урахувати їхню безпеку (ст.46);

→ із метою безпеки польоту від повітряних суден необхідним є вимоги дотримуватись запропонованих маршрутів чи ж отримувати на польоти спеціальний дозвіл (ст.5);

→ засоби аеронавігаційного забезпечення надають із ціллю безпеки, а також оперативності повітряних сполучень (ст.15);

→ політ безпілотного повітряного судна має контролюватися так, щоб не виникало небезпеки щодо цивільних повітряних суден.

Фундаментальний безпековий документ для цивільної авіації – Конвенція про міжнародну цивільну авіацію (Чиказька конвенція). Відповідно, однією із вагових особливостей, у межах Чиказької конвенції, є

фокусування на однорідності стандартів, що повинні підвищувати безпеку польотів. Ця інноваційна система була досить успішно розроблена укладачами Конвенції, у відповідності до якого можуть міжнародні стандарти бути ухвалені Радою Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), й стають застосовними до усіх держав-членів, якщо тільки вони не надали інформації ІКАО про те, що вони не будуть їх дотримуватися [97].

Під основним поняттям «безпека» визначаються положення про те, що:

- а) при впровадженні правил для своїх повітряних суден держави повинні відповідним чином урахувати їхню безпеку (ст.46);
- б) із ціллю безпеки від повітряних суден слід витребувати дотримуватись запропонованих маршрутів чи (або) одержувати спеціальний дозвіл на польоти (ст.5);
- с) політ безпілотного повітряного судна має контролюватися так, щоб не було небезпеки щодо цивільних повітряних суден (ст.8) [46].

Також виокремлюють актуальні проблемні аспекти в сфері забезпечення безпеки польотів в цивільній авіації, передусім:

- а) недокомплектованість кадрами державних інспекторів, які здійснюють державний контроль щодо діяльності авіаційних підприємств у сфері авіаційної безпеки та безпеки польотів;
- б) недосконалість наявних тренажерів, які спричиняють до подорожчання підготовки, зниження навичок членів екіпажу у керуванні повітряними судами, а особливо у ситуаціях екстремального характеру;
- с) недостатня оснащеність технічними засобами цивільної авіації забезпечення авіаційної безпеки;
- д) невідповідність інформаційного гарантування безпеки польотів необхідним потребам (вимогам) системи державного регулювання, яке ускладнює вчасне прийняття рішень щодо запобігання надзвичайних ситуацій (обставинам);
- е) застаріла лабораторна базова основа та устаткування науково-дослідних й проєктних організацій цивільної авіації і промисловості. Слід також віднести до пороблених аспектів з приводу безпеки польотів повітряних суден, що вимагають вирішення відсутність порядку фінансування витрат для утримання та розвиток служби

аварійно-рятувального, пошукового забезпечення польотів цивільної авіації [5].

Для забезпечення безпеки авіації і суспільства уповноважений орган із питань цивільної авіації може впроваджувати обмеження чи заборону на польоти іноземних авіаперевізників у відповідності до підстави результатів перевірок повітряних суден цих авіаперевізників у випадку невідповідності їх встановленим стандартам Міжнародної організації цивільної авіації. Відповідно, суб'єкти авіаційної діяльності виконують заходи стосовно гарантування безпеки авіації й несуть відповідальність за неї. Так, уповноважений орган із питань цивільної авіації, рівень якого зафіксовано в діючому Повітряному кодексі, здійснює цілий комплекс заходів, що спрямовані на запобігання виникненню авіаційних подій, через:

- встановлення критеріїв безпеки авіації;
- встановлення відповідного рівня безпеки авіації;
- здійснення аналізу й встановлення рівня існуючої безпеки авіації;
- здійснення планових і позапланових перевірок, а також інспектування суб'єктів/об'єктів авіаційної діяльності;
- встановлення термінів та здійснення контролю за проведенням коригувальних дій суб'єктами авіаційної діяльності;
- скасування, заборони, тимчасового припинення чи зміни виконання будь-яких видів польотів та авіаційної діяльності в випадку виявлення загрози безпеці авіації чи (або) їх невідповідності установленим положенням й авіаційним правилам України;
- анулювання, тимчасового припинення дії сертифікатів, дозволів, ліцензій, свідоцтв, обмеження прав, наданих зазначеними документами, а також скасування схвалення кандидатур;
- накладення штрафів і вжиття інших заходів з приводу забезпечення безпеки авіації [цит. за: 124, с.16].

Відповідно до міжнародно-правового законодавства регулювання повітряного простору держави визначається та впроваджується відповідно до

міжнародно-правових стандартів та практики ІКАО, Повітряного кодексу України, а також законодавчих актів в сфері повітряного права й підзаконних правових актів відповідних державних органів (організацій) у сфері цивільної авіації. Застосовуючи означений механізми, відповідний державний орган – Український центр планування використання повітряного простору України та регулювання повітряного руху (Украероцентр), виконує обмеження повітряного руху на відповідній території, ураховуючи наявні ризики щодо польоту над відповідною зоною і наявну у них інформацію з приводу певних загроз й таких польотів. Однак, як зазначає Н.В.Філик, на практиці не завжди зазначений орган превентивно здатний реагувати у відповідності до наявних сучасних викликів [124, с.16].

Важливою складовою у міжнародному правовому полі щодо регулювання відповідальності є прийняття 10 вересня 2010 року в Пекіні Конвенції про боротьбу із незаконними актами щодо міжнародної цивільної авіації (Пекінська конвенція), що, після її вступу в дію буде переважну силу мати над Конвенцією про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації (1971 р.) [45] для її учасників. Зокрема, Пекінська конвенція (2010 р.) значною мірою розширила дефініцію поняття «незаконне втручання», добавивши до нього посилення на нові види зброї, через застосування яких можливим є здійснення незаконного втручання.

Також у Пекіні відбулося значне доповнення Конвенцію про боротьбу із незаконним захватом повітряних суден [44]. Зазначений документ надає змогу щодо факультативного використання режиму Конвенції до внутрішніх перевезень за умов наявності певної декларації держави-члена, адже внутрішні перевезення вважаються не менш сприйнятими (уразливими) стосовно актів незаконного втручання.

Варто наголосити, що Пекінська конвенція та протокол (2010 р.) й Монреальський протокол (2014 р.) впроваджують міжнародний новий порядок з приводу боротьби із актами незаконного втручання, що стосується діяльності цивільної авіації.

У цьому аспекті слід зазначити про прийняту Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації [68] від 21 березня 2017 року. Метою цього документу є окреслення засад щодо забезпечення авіаційної безпеки, регулярності й ефективності польотів через впровадження правил, процедур і практики, що передбачають заходи із захисту від актів незаконного втручання. Відповідно ключовими завданням цієї Програми визначено розподіл обов'язків, встановлення правил впровадження й виконання заходів гарантування авіаційної безпеки пасажирів, персоналу, авіаційного персоналу, що задіяний у авіаційній діяльності та повітряних суден, майна, що перевозиться означеними повітряними суднами, суб'єктів об'єктів авіаційної діяльності незалежно від форми власності й підпорядкування.

Цей документ має важливе значення, оскільки в ньому затверджено головні принципи та основні напрямки діяльності стосовно забезпечення (гарантування) безпеки використання в Україні повітряних суден.

Однак, як слушно підкреслюють дослідники [124, с.17], Україні слід й надалі здійснювати роботу над нормативно-правовою базою, яка регулює питання авіаційної галузі з ціллю усунення «недосконалостей нормативної бази», які спричинили трагедію на Донбасі. Потрібно окремо відзначити, що міжнародному співтовариству слід удосконалити положення законодавства щодо авіаційної безпеки й установити досить чіткі критерії/умови відповідальності держави за незабезпечення безпеки повітряного простору над своєю державою.

Зважаючи на зазначене можемо констатувати, що в національному законодавстві містяться нормативно-правові акти, що призначені забезпечувати в Україні безпеку використання повітряних суден. Однак, не дивлячись на положення нормативно-правового регулювання означеного питання, існує значний масив проблемних питань відносно забезпечення безпеки застосування повітряних суден, що вимагають розгляду та термінового вирішення. У першу чергу до таких слід віднести не на достатньому рівні оснащення технічними засобами цивільної авіації

гарантування авіаційної безпеки, а також невідповідність інформаційного забезпечення безпеки польотів щодо потреб системи державного регулювання та інше.

Авіаційний транспорт відноситься до складової частини вітчизняної транспортної системи й тому в Законі України «Про транспорт» містяться положення про охорону навколишнього природного середовища від негативного його впливу. Нормою зазначеного законодавчого акту встановлено, що підприємства транспорту зобов'язані гарантувати безпеку життя, здоров'я людей, а також безпеку експлуатації транспортних засобів та охорону природного навколишнього середовища.

Отже, вищезазначене дає підстави стверджувати, що авіаційна діяльність має вплив на стан навколишнього природного середовища шляхом: здійснення викидів, скидів забруднюючих речовин у навколишнє природне середовище й їх потрапляння у атмосферне повітря, ґрунтові елементи аеродрому, води та ін.; здійснення фізичного впливу щодо повітряного транспорту на навколишнє природне середовище, а також його елементи; емісію авіаційного двигуна (зокрема виділення авіаційним двигуном шкідливих газоподібних речовин як дим, окиси вуглецю, оксиди азоту та незгорілі вуглеводні. Як зазначають науковці [59, с.18], саме ці напрямками мають бути одними із ключових стосовно забезпечення екологічної безпеки в сфері авіаційної діяльності.

Положення Повітряного кодексу України [62] встановлюють, що державне регулювання діяльності у галузі авіації й використання повітряного простору України націлене, у тому числі, і на забезпечення/гарантування національної безпеки, відповідно серед складових частин якої вважається безпека авіації, а безпека авіації – це стан галузі цивільної авіації, відповідно за якого ризик щодо завдання збитків людям або ж майну понижується до прийняттого рівня в результаті безперервного процесу встановлення рівня небезпеки та керування ним й втримується на такому рівні, чи понижується далі, в сферах охорони навколишнього природного середовища.

Науковці відносять до головних джерел, які мають негативний вплив на стан природного довкілля й здоров'я людей у сфері авіації наступні:

по-перше, повітряні судна – здійснюють вплив акустичний на навколишнє природне середовище, а також викиди забруднюючих речовин;

по-друге, аеропорти – застосовують радіотехнічні пристрої із потужними електромагнітними полями;

по-третє, підприємства цивільної авіації – використовують природні ресурси, води, землю, нафтопродукти та інше й несуть потенційну загрозу в собі [цит. за: 59, с.19].

Потрібно відзначити, що державний контроль за діяльністю суб'єктів господарювання, які здійснюють авіаперевезення, проводиться через планові, позапланові, рейдові перевіри, що впроваджують посадові особи органів виконавчої влади. Відповідну наглядову діяльність із приводу додержання та застосування законодавства щодо безпеки руху на авіаційному транспорті, передусім відповідність актів, що видаються усіма органами, установами, організаціями, підприємствами, а також посадовими особами, вимогам Основного Закону й діючим вітчизняним законам здійснюють органи прокуратури України. Таким чином, до суб'єктів державного контролю входять Мінінфраструктури й Державна авіаційна служба України, а нагляду за дотриманням та застосуванням національних законів щодо безпеки руху на авіаційному транспорті – це органи прокуратури України. Окрім цього, потрібно звернути увагу на те, що органи виконавчої влади і органи прокуратури мають взаємодіяти, а не підміняти один одного [64, с.192].

Важливою складовою щодо забезпечення безпеки польотів повітряних суден цивільної авіації є її нормативно-правове забезпечення. Зasadничими документами правового регулювання даної сфери державного управління є: Повітряний кодекс України; Кримінальний кодекс України; Кодекс України про адміністративні правопорушення; Закон України «Про державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації» та інші.

Слід відзначити й наказ Міністерства інфраструктури України щодо затвердження Інструкції з оцінки рівня загрози безпеці цивільної авіації України [78]. У зазначеній Інструкції визначається ключовою метою впровадження уповноваженим органом із питань цивільної авіації, експлуатантами аеродромів (аеропортів), експлуатантами, а також провайдерами аеронавігаційного обслуговування системного підходу щодо управління ризиками авіаційної безпеки цивільної авіації для забезпечення захисту авіації від актів незаконного втручання, й також впровадження та здійснення заходів авіаційної безпеки, що відповідають характеру й рівню загрози.

До головних завдань цієї Інструкції віднесено:

- запровадження і здійснення на постійний засадах уповноваженим органом із питань цивільної авіації, системного підходу з приводу оцінки рівня загрози/ризиків на території України та в повітряному просторі;

- визначення людських і матеріальних ресурсів щодо належного здійснення оцінки рівня загрози (ризиків), розроблення й впровадження певних превентивних заходів авіаційної безпеки для зниження ризиків скоєння актів незаконного втручання до допустимих рівнів;

- координація й взаємодія на державному рівні органів виконавчої влади й правоохоронних органів, що задіяні в гарантування виконання Програми, з ціллю своєчасного отримання уповноваженим органом із питань цивільної авіації, суб'єктами авіаційної діяльності інформації із приводу діяльності внутрішніх та міжнародних терористичних угруповань стосовно здійснення оцінки рівня ризиків/загрози за відповідними критеріями загрози;

- впровадження стандартизованої методики оцінки рівня ризиків/загрози.

Досліджуючи означене питання варто відзначити накази Державної авіаційної служби, які безпосередньо стосуються безпеки, що розташовані на рисунку 2.9.

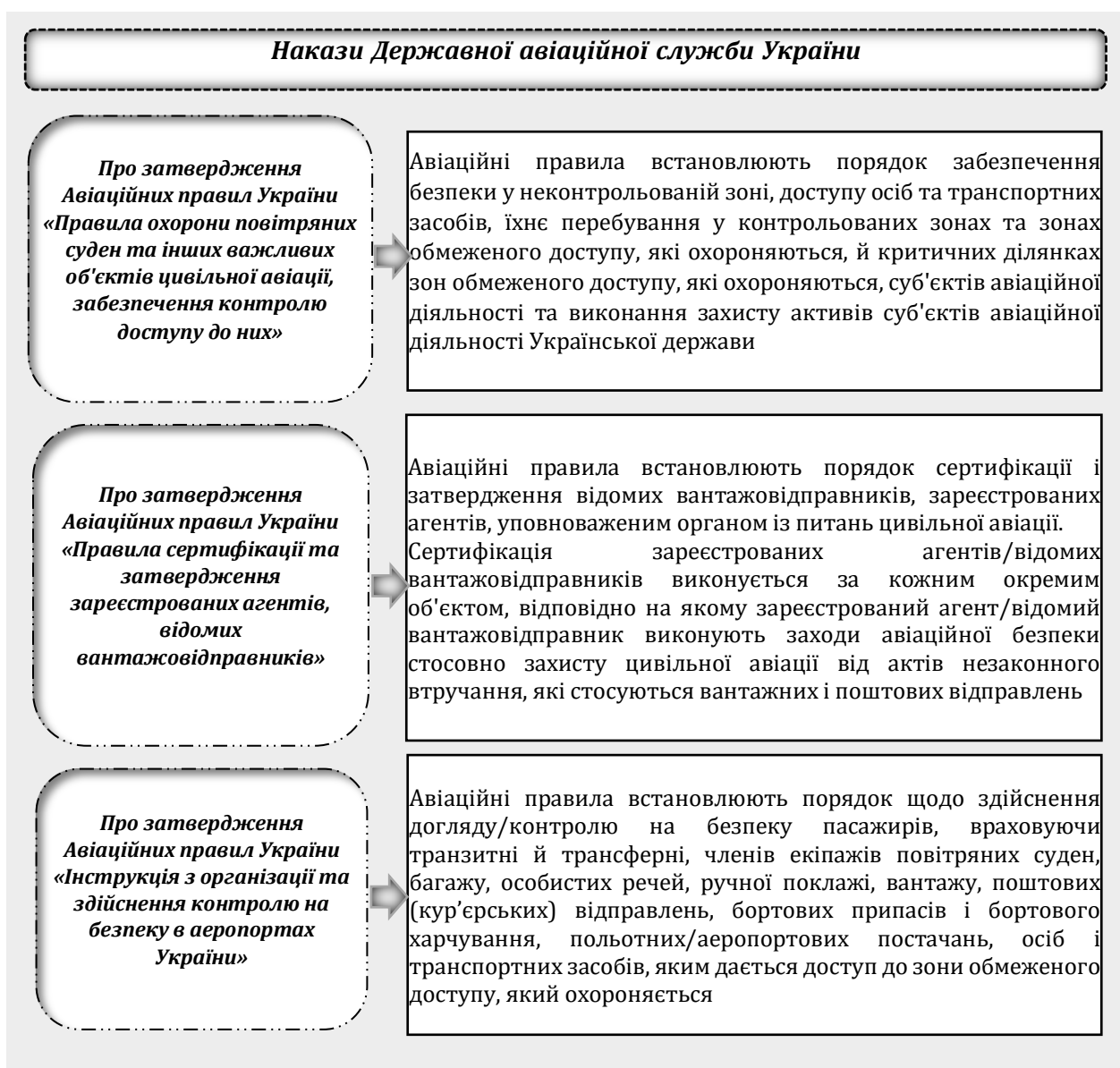


Рис. 2.9. Накази Державної авіаційної служби України з питань безпеки [складено автором за: 73; 75; 76]

Події останнього періоду чітко вказують, що в нашій країні відповідним компетентним органам необхідно «удосконалювати механізми реагування на кризові ситуації», зокрема: повинні бути розроблені рекомендації стосовно чітких й однозначних дій для відповідних авіаційних органів, посадових осіб, дипломатичних служб, що унеможливлять певні маніпуляції й політичні заяви емоційного спрямування (характеру). Окрім того, за присутності конфлікту в країні потрібно чітко реагувати та попереджувати виникнення потенційних авіаційних ситуацій на своїй території або стосовно своїх перевізників на території держави з високим ступенем загрози безпеки [124, с.17-18].

Аналіз чинного законодавства дозволяє стверджувати, що основною причиною неефективної роботи із забезпечення транспортної безпеки є відсутність єдиної координації у діяльності органів державної влади в сфері безпеки та комплексного підходу до вирішення проблеми безпеки на транспорті.

Функціонування означеної системи в першу чергу направляється на забезпечення (гарантування) безпеки польотів повітряних суден цивільної авіації через втілення відповідно з вимогами Міжнародної організації цивільної авіації системи управління безпекою польотів всіма суб'єктами авіаційної діяльності. Діяльність всіх суб'єктів цієї діяльності націлена на гарантування прийнятного для країни рівня безпеки польотів експлуатантами повітряних суден/аеродромів, організаціями із технічного обслуговування повітряних суден, розробниками (виробниками) авіаційної техніки провайдерами аеронавігаційного обслуговування, а також авіаційними навчальними закладами [64, с.192].

На глобальному, національному й регіональному рівнях системно втілюється упорядкований підхід стосовно управління безпекою, який включає потрібні організаційні структури, політику, сфери відповідальності й процедури. За таких умов вагомим засобом підвищення рівня безпеки світової цивільної авіації вважається розвиток управління безпекою авіації саме на національному рівні [14, с.85].

У рамках втілення державної політики стосовно забезпечення безпеки польотів повітряних суден цивільної авіації держава впроваджує для усіх суб'єктів авіаційної діяльності відповідні вимоги з приводу введення для держави прийнятних систем управління безпекою польотів із ціллю:

- ※ визначення (встановлення) ризиків для безпеки польотів;
- ※ забезпечення здійснення коригуючих дій, що є необхідні для підтримання відповідного прийнятного рівня безпеки польотів;
- ※ проведення постійного моніторингу та регулярної оцінки рівня безпеки польотів;

※ підвищення загального постійного рівня безпеки польотів;

※ чіткого встановлення ієрархії відповідальності за безпеку польотів, враховуючи безпосередню відповідальність за безпеку польотів зі сторони керівництва суб'єктів авіаційної діяльності [цит. за: 64, с.192].

У Повітряному кодексі (ст.3) визначено, що державне регулювання діяльності цивільної авіації забезпечує центральний орган виконавчої влади у галузі транспорту, а також відповідні органи авіаційного транспорту України за наступними напрямками:

- △ нагляд за безпекою польотів повітряних суден;
- △ сертифікація, реєстрація і ліцензування;
- △ забезпечення пошуку й рятування повітряних суден, які зазнають або зазнали лиха;
- △ захист авіації України від актів незаконного втручання у її діяльність;
- △ науковий супровід діяльності авіації і забезпечення її безпеки.

Відповідно, державний нагляд щодо забезпеченням безпеки авіації здійснює спеціально уповноважений центральний орган виконавчої влади.

Відповідно до Положення про Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України [17], головним органом у системі центральних органів виконавчої влади, щодо формування й реалізації державної політики у сфері авіаційного транспорту і використання повітряного простору України є Мінінфраструктури. А центральним органом виконавчої влади уповноваженим з питань цивільної авіації (та авіаційної безпеки цивільної авіації) є Державна авіаційна служба України (Державіаслужба).

Розслідування авіаційних подій, інцидентів із цивільними повітряними суднами України, а також іноземними цивільними повітряними суднами, відповідних фактів з приводу порушення порядку застосування повітряного простору Української держави покладається на спеціалізовану експертну установу щодо розслідування авіаційних подій – Національне бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами.

Мета Національного бюро полягає у:

- здійснення технічного розслідування з приводу авіаційних подій, надзвичайних подій, серйозних інцидентів, пошкоджень цивільних повітряних суден та літальних апаратів на землі, а також порушень порядку використання повітряного простору, передусім в період обслуговування й організації повітряного руху (авіаційні події), яка трапилася на території України із цивільними повітряними суднами;

- участі в проведенні технічного розслідування на території іноземних країн, у яких трапилися авіаційні події із цивільними повітряними суднами України;

- підготовки висновків й рекомендацій на засадах збирання, аналізу, дослідження і узагальнення даних, які безпосередньо стосуються безпеки польотів, із ціллю запобігання авіаційним подіям, які сталися на території України [26].

До основних завдань Мінінфраструктури, що віднесено до сфери забезпечення авіаційної безпеки встановлено формування й реалізації державної політики: а) в сфері авіаційного транспорту, а також використання повітряного простору Української держави; б) із питань безпеки на авіаційному транспорті; в) із питань державного нагляду/контролю за безпекою на авіаційному транспорті [84].

Мінінфраструктури здійснює виконання міжурядових угод про міжнародні перевезення і контроль за забезпеченням авіаційної безпеки.

До головних завдань Державна авіаційна служба України віднесено:

- реалізація державної політики в сфері цивільної авіації й використання повітряного простору України;

- внесення пропозицій Міністрові з приводу забезпечення формування державної політики у сфері цивільної авіації і використання повітряного простору України;

- організація використання повітряного простору Української держави;

→ здійснення державного нагляду/контролю за безпекою цивільної авіації, також нагляду щодо забезпечення аеронавігаційного обслуговування [82].

Державіаслужба у відповідності до покладених на неї завдань:

- здійснює комплексні заходи стосовно забезпечення безпеки польотів, авіаційної безпеки;

- здійснює нагляд за безпекою польотів повітряних суден/льотною придатністю суден, що включені до Державного реєстру цивільних повітряних суден України, забезпечує державне регулювання та здійснює контроль й проводить перевірку щодо ефективності системи авіаційної безпеки;

- погоджує технічні завдання у період розроблення проєктів будівництва нових та реконструкції діючих аеропортів, а також зміни до проєктів із питань, які безпосередньо стосуються гарантування безпеки польотів;

- відповідає за розроблення, втілення і забезпечення здійснення Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації та державної програми контролю якості забезпечення авіаційної безпеки цивільної авіації;

- опубліковує/поширює обов'язкову потрібну інформацію щодо забезпечення безпеки польотів;

- визначає перелік подій й обсяг інформації щодо безпеки в сфері цивільної авіації, що підлягають обов'язковому сповіщенню суб'єктами авіаційної діяльності, аналізу чи(або) розслідуванню, впроваджує порядок сповіщення і розгляду отриманої інформації, а також її аналізу й вжиття відповідних заходів;

- постійно здійснює оцінку ризиків й рівня безпеки цивільної авіації із ціллю впровадження відповідних заходів;

- готує пропозиції з приводу формування державного бюджету у частині фінансування заходів, що направлені на забезпечення безпеки авіації.

- здійснює інші повноваження, що визначені законодавством.

Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації разом із Державіаслужбою також забезпечує ряд центральних органів виконавчої

влади. Зокрема серед них органи, що забезпечують чи впроваджують:

- а) формування державної політики в сфері транспорту;
- б) державну політику в сфері цивільного захисту;
- в) державну політику в сфері охорони державного кордону;
- г) формування державної політики в сфері охорони здоров'я;
- д) державну митну політику;
- ж) Служба безпеки України;
- з) Міністерство оборони України;
- є) Національна поліція України та інші.

Поміж тим, у суб'єктах авіаційної діяльності авіаційну безпеку забезпечують служби авіаційної безпеки, що діють у відповідності до «Положень про службу авіаційної безпеки суб'єкта авіаційної діяльності» й «Правил сертифікації служб авіаційної безпеки».

Здійснення Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації теж покладається на окремих посадових осіб із числа тих осіб, що є працівниками аеропортів, аеродромів й експлуатантів.

Слід звернути увагу на діяльність державних інспекторів із авіаційного нагляду Державіаслужби, що можна виокремити за наступними напрямками діяльності: 1) державний інспектор із безпеки авіації; 2) державний інспектор із льотної придатності; 3) державний інспектор із льотної експлуатації.

Потрібно також сфокусувати увагу на наявності зокрема таких підрозділів спеціальних служб авіаційної безпеки аеропортів, як передусім воєнізована охорона. На цю охорону покладаються обов'язки щодо охорони повітряних суден, майна, суб'єктів/об'єктів авіаційної діяльності, а також підтримання внутрішнього об'єктового режиму у контрольованих зонах аеропортів та здійснення інших завдань.

Крім того, в організації та забезпеченні внутрішнього об'єктового і пропускового режимів також залучені й інші служби (посадові особи) із числа суб'єктів авіаційної діяльності (незалежно від форми власності та підпорядкування).

Таким чином, здійснений аналіз структури безпеки авіації й діючої законодавчої бази можна зазначити наступне.

По-перше, поняття безпеки в сфері авіації вважається комплексним і багатоаспектним та охоплює організаційні та технічні питання, напрямки запобігання і протидії злочинам та порушенням, а також проблеми додержання національних та міжнародних стандартів.

По-друге, організація безпеки авіації включає до свого складу діяльність щодо забезпечення: національної і воєнної безпеки та оборони держави, авіаційної безпеки (що має специфічну особливу складну структуру), публічного порядку та громадської безпеки й інше.

По-третє, гарантування публічного порядку пов'язано із питаннями громадської безпеки й відтак не стосується державної авіації, у галузі якої уповноваженим органом виконавчої влади вважається Міністерство оборони України. Ведучи мову про публічний порядок та безпеку на авіаційному транспорті потрібно розуміти виключно цивільну авіацію.

По-четверте, публічний порядок і безпека на авіаційному транспорті забезпечуються у першу чергу Національною поліцією України. Однак поліція не вважається єдиним суб'єктом гарантування публічної безпеки. Щодо здійснення завдань із публічної безпеки участь бере сукупність окремих органів. Слід зазначити, що одні ті ж самі державні органи беруть одночасно участь в забезпеченні різноманітних видів безпеки здійснюючи (виконуючи) при цьому різноманітні завдання.

По-п'яте, нормативно-правова база, якою регулюється питання сфери цивільної авіації України, перебуває у стані активного реформування. До особливостей такого реформування слід віднести наявність великої кількості міжнародно-правових конвенцій і документів (у переважній більшості із питань безпеки), на гарантування відповідності яким й направлені зміни в вітчизняному законодавстві.

По-шосте, уповноваженим центральним органом виконавчої влади із питань щодо авіаційної безпеки цивільної авіації є Державна авіаційна служба України. Крім Державіаслужби в забезпеченні програм авіаційної безпеки

також бере участь велика кількість органів й організацій, посадових осіб різної форми власності [9, с.442].

Удосконалення правових норм діяльності служб авіаційної безпеки, органів внутрішніх справ на транспорті, інших органів та спеціальних служб об'єктивно вимагає чіткого правового опосередкування, оскільки у правовій державі, якою є Україна, будь-яка ідея підвищення якості роботи органу публічної влади чи організації, непідкріплена правом, втрачає будь-який сенс.

Висновки до розділу 2

1. Охарактеризовано правове регулювання транспортної безпеки як комплекс правових засобів, методів і прийомів протидії основним загрозам безпеці населення на транспорті. Правове регулювання транспортної безпеки включає розробку та впровадження нормативно-правових актів, що визначають основні принципи, правила і вимоги щодо безпеки на транспорті, а також заходи, спрямовані на запобігання виникненню різних загроз і ліквідацію наслідків вже існуючих. Зазначено, що основу правового регулювання складають нормативно-правові акти, які безпосередньо регулюють правові відносини між суб'єктами та органами публічної влади у сфері транспортної безпеки, встановлюючи обов'язки органів державної влади, суб'єктів транспортної інфраструктури та інших учасників транспортного процесу щодо забезпечення безпеки на транспорті. Ці норми передбачають дотримання вимог щодо технічних характеристик транспортних засобів, інфраструктури, заходів щодо боротьби з тероризмом, недопущення актів незаконного втручання в роботу транспортної системи та запобігання екологічним та техногенним загрозам. Зокрема, визнано важливість постійного оновлення нормативно-правових актів відповідно до сучасних викликів і технологічних досягнень.

Досліджено нормативно-правову базу транспортної безпеки України, яка характеризується міжгалузевим характером. Це підтверджується включенням норм публічного (конституційного, адміністративного, господарського, фінансового, кримінального, митного) і приватного (цивільного, цивільного процесуального) права. Встановлено, що законодавство в цій сфері є комплексним і включає норми, які стосуються різних аспектів правового регулювання діяльності транспорту. Зокрема, норми адміністративного права забезпечують ефективну організацію діяльності органів управління транспортною безпекою та контроль за дотриманням вимог щодо безпеки, в той час як норми цивільного та господарського права регулюють відносини між учасниками транспортного процесу в контексті забезпечення безпеки перевезень та відповідальності за шкоду, заподіяну в результаті аварій чи нещасних випадків на транспорті. Митне та фінансове право визначають процедури контролю та забезпечення фінансування заходів з підвищення безпеки, а екологічне право визначає вимоги щодо охорони навколишнього середовища в процесі транспортної діяльності.

Зроблено висновок про необхідність інтеграції цих норм у єдину цілісну систему правового регулювання, що забезпечить комплексний підхід до вирішення проблем транспортної безпеки в Україні. Зокрема, важливою є координація між різними галузями права, що дозволить уникнути прогалин у правовому регулюванні, а також забезпечить ефективне вирішення проблем безпеки в умовах динаміки розвитку технологій та глобальних викликів. Тільки інтеграція різних правових норм в єдину систему дасть можливість забезпечити стійкість та ефективність транспортної безпеки в Україні в умовах швидкої глобалізації та модернізації транспортних технологій.

2. Проаналізовано структуру органів, що здійснюють управління у сфері транспортної безпеки транспортною безпекою, і виявлено кілька суттєвих проблем, що впливають на ефективність управлінських процесів у цій сфері. Зокрема, відзначено відсутність чіткої та організованої структури, що

ускладнює координацію дій між різними рівнями управління, а також дублювання функцій між різними органами, що веде до нераціонального використання ресурсів і, як наслідок, зниження ефективності державного контролю та управління. Недостатнє чітке визначення повноважень і компетенцій органів публічної влади призводить до правового та організаційного вакууму, що негативно позначається на забезпеченні транспортної безпеки, адже кожен орган здійснює контроль у своїй галузі без належної координації з іншими суб'єктами. Це, у свою чергу, може призвести до послаблення контролю за ключовими аспектами безпеки в транспортній сфері, таких як техногенні загрози, терористичні акти, екологічні ризики та інші негативні фактори.

Для ефективного вирішення цих проблем необхідно чітко визначити функціональні обов'язки кожного органу в межах державної системи управління транспортною безпекою, а також розробити чітку організаційну структуру, яка забезпечить інтеграцію діяльності різних органів, що забезпечують транспортну безпеку. Підвищення взаємодії між органами на всіх рівнях управління сприятиме зменшенню дублювання функцій і дозволить зосередити ресурси на вирішенні найважливіших завдань у галузі транспортної безпеки. Крім того, важливим є впровадження механізмів моніторингу та оцінки ефективності роботи органів управління, що дозволить своєчасно виявляти недоліки в системі та вживати відповідних заходів для їх усунення.

3. Визначено функціональні засади авіаційної безпеки як ключового елементу національної безпеки держави. Авіаційна безпека охоплює низку важливих аспектів, серед яких забезпечення контрольно-пропускного режиму, охорона об'єктів авіаційної інфраструктури та захист інформаційних мереж від актів незаконного втручання, таких як кіберзагрози. Усі ці заходи спрямовані на забезпечення безпеки цивільної авіації, захисту пасажирів і персоналу, а також забезпечення безперебійної роботи повітряного транспорту в умовах постійно зростаючих загроз з боку терористичних

організацій, а також природних і техногенних катастроф. Встановлено, що ефективна система авіаційної безпеки ґрунтується на дотриманні міжнародних стандартів та вимог, зокрема встановлених міжнародною організацією цивільної авіації (ICAO), що передбачають не лише контроль за безпекою польотів, але й організацію заходів щодо запобігання актам незаконного втручання та терористичним загрозам.

Встановлено, що у діяльності суб'єктів авіаційної безпеки важливу роль відіграє інтеграція міжнародних стандартів у національну правову та організаційну систему, ефективне управління безпекою в авіаційній сфері можливе лише за умови суворого контролю з боку органів державної влади за виконанням міжнародних та національних вимог безпеки польотів, а також за дотриманням стандартів і рекомендацій, що стосуються авіаційної інфраструктури. У свою чергу, розвиток національної авіаційної безпеки дозволяє забезпечити не лише надійний захист від загроз всередині країни, а й зміцнити довіру до національної авіаційної системи на міжнародній арені, що є важливим аспектом для розвитку міжнародних авіаційних зв'язків та залучення інвестицій у транспортну інфраструктуру.

Показано важливість інтеграції міжнародних стандартів у сферу транспортної безпеки, зокрема у контексті глобалізації транспортного простору. Виявлено, що глобалізація вимагає впровадження єдиних стандартів безпеки, що охоплюють різні види транспорту та інфраструктуру, що, в свою чергу, потребує належного правового забезпечення та координації на міжнародному рівні.

РОЗДІЛ 3

ШЛЯХИ УДОСКОНАЛЕННЯ ДЕРЖАВНОЇ ТРАНСПОРТНОЇ ПОЛІТИКИ ТА ЇЇ РОЛЬ В СИСТЕМІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ НАЦІОНАЛЬНОЇ БЕЗПЕКИ

3.1 Реформування транспортної безпеки як стратегічний пріоритет національної безпеки України

Актуальність проблематики національної безпеки обумовлена її ключовим значенням для забезпечення суверенітету та стабільного функціонування держави. Сфера національної безпеки охоплює широкий спектр компонентів, зокрема військову, економічну, соціальну, інформаційну, екологічну безпеку, а також безпеку критичної інфраструктури. Особливе значення серед останньої займає транспортна система, функціонування якої безпосередньо впливає на здатність держави оперативно реагувати на внутрішні та зовнішні виклики. Національна безпека визначає потенціал держави щодо збереження політичної незалежності, контролю над територією, ресурсами й економічними процесами, а також захисту населення від багатовекторних загроз. Вона виступає фундаментальною передумовою сталого соціально-економічного розвитку та внутрішньої стабільності. Ефективне забезпечення національної безпеки сприяє гармонійному розвитку держави на всіх рівнях - від локального до глобального. Крім того, національна безпека передбачає комплекс заходів, спрямованих на захист територіальної цілісності, підтримання функціонування органів державної влади та ключових інституцій, а також забезпечення готовності до нейтралізації як внутрішніх, так і зовнішніх загроз. В умовах зростання геополітичних ризиків, включаючи військову агресію з боку інших держав, економічні кризи та природні катастрофи, рівень безпеки країни значною мірою залежить від ефективності механізмів державного управління і здатності до захисту критично важливої інфраструктури.

З урахуванням сучасних геополітичних обставин, Україна перебуває в умовах системної загрози комплексного характеру, що охоплює не лише військову сферу, але й інформаційну, енергетичну, продовольчу, економічну та інфраструктурну безпеку. Така мультидисциплінарна природа загроз узгоджується з положеннями концепції «всеосяжної (comprehensive) безпеки» [140], яка передбачає інтеграцію військових та невійськових елементів у єдину систему реагування. У цьому контексті особливої актуальності набуває підхід, викладений у Стратегії національної безпеки України [98] що акцентує увагу на необхідності зміцнення стійкості держави шляхом синергії безпекових, економічних і соціальних інструментів.

Враховуючи взаємозалежність і взаємовплив зазначених загроз, формування системи національної безпеки має здійснюватися як всеосяжна стратегічна архітектура, здатна не лише до своєчасного виявлення та оперативного реагування на ризики, але й до їх упередження через реалізацію ефективної превентивної політики. Такий підхід відповідає концепціям проактивного управління ризиками [167] і відображає глобальні тенденції переходу від реактивних до запобіжних моделей безпекової політики.

Транспортна система держави виступає однією з ключових інфраструктурних основ її економічної, соціальної та безпекової діяльності. Вона забезпечує не лише мобільність населення та переміщення товарів, а й відіграє критичну роль у забезпеченні обороноздатності країни. Залізничні, автомобільні, авіаційні, морські та річкові транспортні мережі функціонують як стратегічні канали постачання ресурсів, переміщення продукції, а також здійснення термінових перевезень у разі надзвичайних ситуацій або військових конфліктів. Від рівня безпеки й ефективності функціонування транспортної системи безпосередньо залежить економічна стабільність, спроможність суб'єктів господарювання до сталого функціонування, а також здатність держави оперативно реагувати на внутрішні та зовнішні загрози.

У кризових або воєнних умовах транспортна інфраструктура повинна забезпечувати безперервний доступ до стратегічних ресурсів, мобільність

військових підрозділів і техніки, а також функціонування базових життєзабезпечувальних процесів: постачання продовольства, медикаментів, пального та інших критично важливих вантажів. У цьому контексті безпека транспортної системи набуває особливого значення як елемент національної безпеки, що інтегрує функції логістики, мобільності, економічної активності та оборонної спроможності. Знищення або пошкодження транспортної інфраструктури, кібератаки на системи управління транспортом, порушення логістичних ланцюгів перетворюють транспортну сферу на вразливу, але водночас і стратегічно важливу складову безпекового середовища.

Крім того, національна безпека України не може розглядатися у відриві від процесів європейської інтеграції та глобального безпекового дискурсу. Україна декларує прагнення до інтеграції в європейський безпековий простір, заснований на принципах верховенства права, демократичного контролю, інституційної прозорості та стратегічного партнерства. У зв'язку з цим гармонізація національного сектору безпеки, включаючи транспортну інфраструктуру, із відповідними європейськими нормами та стандартами, є не лише політичною ціллю, але й необхідною умовою зміцнення внутрішньої стійкості держави.

Таким чином, актуальність питання національної безпеки України зумовлена багатовимірним характером сучасних загроз, що охоплюють військову, економічну, енергетичну, інформаційну та інфраструктурну сфери. Для їх ефективного подолання необхідне впровадження системного, міжгалузевого та стратегічно скоординованого підходу. Успішна трансформація ключових секторів життєзабезпечення держави, таких як транспорт, енергетика, інформаційний простір і сектор оборони, є визначальним чинником збереження державного суверенітету, соціального добробуту громадян та забезпечення національної стійкості до актуальних викликів.

Транспортна безпека виступає інтегральним компонентом національної безпеки будь-якої держави. У контексті України, враховуючи її геополітичне

положення, розгалужену й масштабну транспортну інфраструктуру, а також численні внутрішні та зовнішні загрози, ця складова набуває особливої критичної ваги. Транспортна система держави виконує не лише функцію забезпечення мобільності населення й переміщення вантажів, але й є інструментом реалізації стратегічно важливих завдань, серед яких — гарантування обороноздатності, підтримка національної економіки та інтеграція до міжнародних економічних і безпекових структур. У глобалізованому світі функціональна стійкість транспортної інфраструктури безпосередньо впливає на спроможність держави підтримувати економічну стабільність, забезпечувати громадський порядок, реалізовувати оборонну політику та досягати цілей сталого розвитку. Відтак транспортна система стає не лише елементом внутрішньої логістики, а й засобом реалізації зовнішньополітичних пріоритетів у площині міжнародної інтеграції та кооперації.

Інфраструктура транспортного комплексу України, що охоплює автомобільні дороги, залізничні колії, морські й річкові порти, аеропорти та авіаційні маршрути, є однією з найбільш розвинених у Європі. Геостратегічне положення держави між Сходом і Заходом зумовлює її роль як транзитного вузла між Європою та Азією, а отже — і високий рівень залученості до міжнародних логістичних ланцюгів. Водночас така роль зумовлює підвищену увагу щодо трансформації транспортної інфраструктури України в об'єкт стратегічного інтересу та підвищеної загрози. А це, у свою чергу, потребує комплексної системи заходів із забезпечення її захисту.

Особливої ваги транспортна інфраструктура набуває в оборонному вимірі. Транспортні артерії функціонують як ключові елементи логістичних систем, необхідних для переміщення військових ресурсів, озброєння, техніки та особового складу. За умов збройної агресії чи загрози відкритого конфлікту належне функціонування транспортної системи є запорукою здатності держави до мобілізації, оперативного реагування на загрози, а також підтримання внутрішньої стабільності. Відповідно, захист транспортної

інфраструктури від фізичних пошкоджень, кіберзагроз, терористичних актів, а також наслідків природних катастроф становить важливу умову забезпечення цілісності національної безпекової системи. У цьому контексті транспортна безпека слугує не лише інструментом забезпечення безперервного постачання стратегічних ресурсів, а й засобом збереження функціональності критичних внутрішніх і зовнішніх ланцюгів постачання, необхідних як для військових потреб, так і для забезпечення базових умов життєдіяльності цивільного населення. Її порушення може призвести до масштабних збоїв, що в умовах воєнного часу має особливо загрозливий характер.

З початку широкомасштабної збройної агресії транспортна інфраструктура України систематично зазнає уражень унаслідок ракетних атак, диверсій, блокад, кібервтручань та інших форм цілеспрямованого руйнування. Ці дії засвідчують її стратегічну вразливість і водночас важливість для забезпечення функціонування держави в умовах війни. Знищення або пошкодження інфраструктурних об'єктів, зокрема залізничних вузлів, автомобільних шляхів, мостів, аеропортів і логістичних хабів, веде до значних ускладнень у забезпеченні мобільності військ, транспортуванні гуманітарних вантажів та підтриманні соціальної інфраструктури. Відтак системний, багаторівневий і випереджальний підхід до захисту транспортної інфраструктури є не просто актуальним, а визначальним чинником збереження національного суверенітету та стійкості України в умовах воєнних дій. У сучасних умовах, коли світова спільнота стикається з новими формами загроз, такими як гібридні війни, кібернетичні атаки, терористична діяльність та економічні потрясіння, значення національної безпеки значно зростає. У цьому контексті транспортна система, яка забезпечує функціонування економічної та соціальної сфер, повинна мати належний рівень стійкості до широкого спектра загроз.

Одним із ключових чинників ефективної транспортної безпеки є здатність інфраструктури функціонувати в умовах надзвичайних ситуацій.

Досягнення цієї мети потребує постійної модернізації матеріально-технічної бази, впровадження інноваційних систем управління та безпеки, здатних ефективно протидіяти актуальним викликам. Особливу загрозу становлять кібернетичні атаки, враховуючи, що сучасна транспортна інфраструктура значною мірою ґрунтується на інформаційних технологіях. Злам або дестабілізація цифрових систем управління можуть мати суттєві наслідки для логістичних процесів, економічної стабільності та функціонування критично важливих секторів.

Навіть у мирний час забезпечення безпеки транспорту залишається однією з базових умов сталого розвитку держави. Будь-які порушення у функціонуванні транспортних мереж можуть призвести не лише до значних економічних втрат, але й до загроз для здоров'я та безпеки населення. Транспортна безпека охоплює низку ключових напрямів, зокрема: попередження аварій, мінімізацію ризиків техногенних катастроф, протидію терористичним загрозам на транспорті, захист навколишнього середовища, а також забезпечення культурної безпеки. У зв'язку з активним розвитком технологій усе більшої ваги набуває аспект кібербезпеки, зокрема в захисті цифрових компонентів транспортної інфраструктури — від навігаційних систем до інтелектуальних транспортних мереж.

Забезпечення безпеки перевезень пасажирів і вантажів вимагає впровадження сучасних технічних засобів контролю, які підвищують ефективність реагування на надзвичайні події. Варто зазначити, що загрози для транспортної безпеки виникають не лише внаслідок зовнішньої агресії, але й унаслідок внутрішньополітичної нестабільності, економічної кризи, поширення терористичних практик та злочинної діяльності.

Комплексне забезпечення транспортної безпеки передбачає інтеграцію систем моніторингу та раннього виявлення загроз, модернізацію інфраструктури, підвищення професійної підготовки фахівців, а також розробку й впровадження національних стандартів безпеки, які відповідають міжнародним нормам і практикам.

Транспортна безпека також є важливим елементом зовнішньої політики, оскільки міжнародні транспортні мережі та лінії постачання є критичними для зовнішньої торгівлі та взаємодії з іншими країнами. Порушення безпеки транспортних маршрутів може привести до серйозних наслідків для економіки та зіпсувати дипломатичні відносини між державами. Ось чому національна безпека тісно пов'язана з ефективною організацією та захистом транспортної інфраструктури.

Транспортна безпека є не лише важливою складовою національної безпеки країни, але й основою для її економічної стабільності та ефективного реагування на зовнішні і внутрішні загрози. Для забезпечення національної безпеки необхідно постійно вдосконалювати транспортну інфраструктуру, впроваджувати нові технології управління безпекою, а також розвивати механізми реагування на надзвичайні ситуації. Тільки так можна забезпечити ефективне функціонування держави, її здатність до мобільного реагування на кризи та підвищити рівень її обороноздатності.

Таким чином, транспортна безпека є важливим аспектом національної безпеки, який забезпечує функціонування ключових секторів держави, підтримку економічної стабільності та соціального порядку, а також сприяє національній обороноздатності. Її забезпечення є критично важливим як у період війни, так і в умовах мирного часу, що підкреслює потребу у системному та стратегічному підході до захисту національних інтересів через зміцнення транспортної безпеки.

Система транспортної безпеки України на даний момент стикається з численними загрозами, які виникають не лише внаслідок бойових дій, а й через системні внутрішні проблеми транспортного сектора. Відсутність комплексного підходу до реформування транспортної безпеки, застаріла інфраструктура, недостатній рівень цифровізації, а також слабка інтеграція в міжнародні системи безпеки транспорту суттєво ускладнюють ситуацію. Ці фактори створюють серйозні виклики для забезпечення ефективної роботи

транспортної інфраструктури та її здатності реагувати на зовнішні й внутрішні загрози.

До ключових викликів транспортної безпеки України належать фізичні загрози транспортній інфраструктурі, кіберзагрози транспортним системам, застаріла транспортна інфраструктура, а також недостатній рівень правового регулювання транспортної безпеки [Рис.3.1]. В умовах сучасних геополітичних та економічних викликів ці фактори набувають особливої ваги, оскільки безпека транспортних систем безпосередньо впливає на стабільність і функціонування держави.

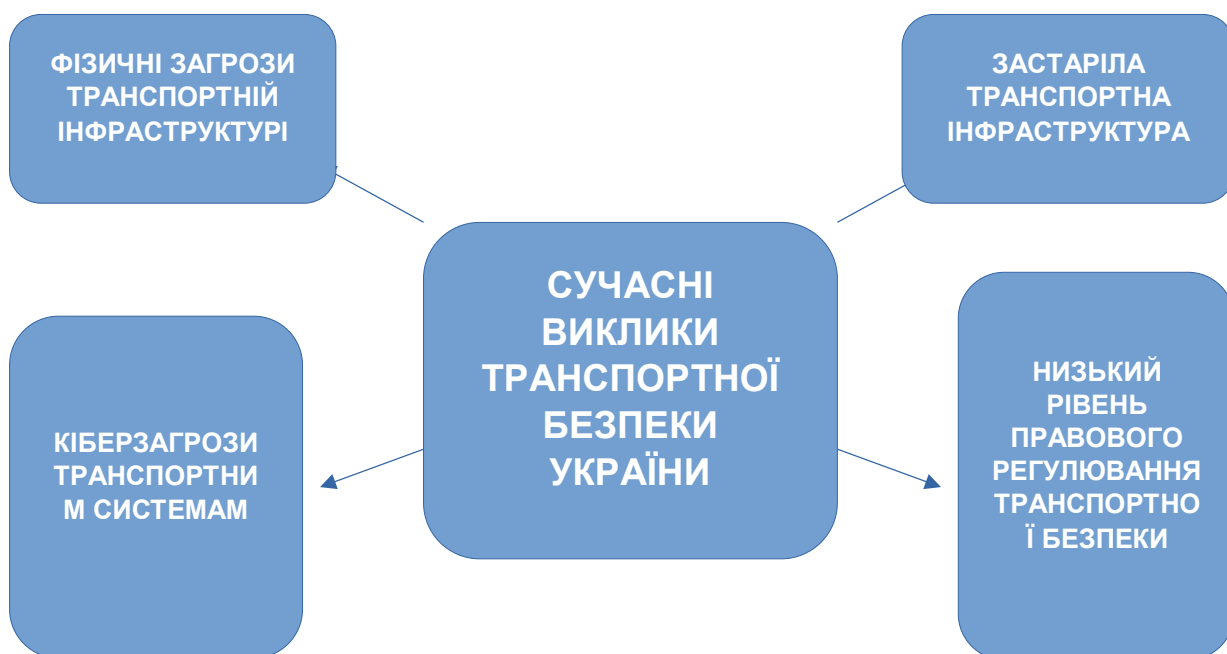


Рис. 3.1. Основні виклики транспортної безпеки України [складено автором]

Фізичні загрози, зокрема, пов'язані з бойовими діями, є одними з найсерйозніших викликів для транспортної інфраструктури України. Бойові дії можуть призвести до руйнування або пошкодження стратегічно важливих об'єктів, таких як залізничні колії, мости, аеропорти та порти. Це, в свою чергу, призводить до значних збоїв у функціонуванні транспортної мережі,

унеможливлуючи або ускладнюючи переміщення вантажів і пасажирів. Порушення транспортних ланцюгів має руйнівний вплив на економічну діяльність країни, оскільки зупинка чи обмеження транспортних потоків порушує логістичні процеси, що є критичними для національної економіки та безпеки.

Ще одним важливим аспектом транспортної безпеки є терористичні акти та диверсії, які можуть бути спрямовані на стратегічно важливі транспортні об'єкти, зокрема залізничні станції, аеропорти чи портові термінали. Вибухи, акти саботажу або інші форми насильства здатні завдати значних матеріальних збитків і призвести до людських жертв, що підриває соціальну стабільність та викликає паніку серед населення. Такі дії мають не лише економічні наслідки, але й можуть суттєво порушити функціонування транспортної інфраструктури, що важливо для забезпечення безперервності транспортних ланцюгів, зокрема у періоди військових конфліктів. Крім того, терористичні акти можуть ускладнити здійснення військових операцій, порушити логістичні ланцюги та доставку критично важливих ресурсів, таких як продовольчі товари, медикаменти і паливо.

В умовах економічної нестабільності та обмеженого фінансування заходів з транспортної безпеки, постає проблема оновлення і модернізації інфраструктури, що знижує її здатність ефективно реагувати на внутрішні та зовнішні загрози. Безперервність і стабільність транспортних перевезень значною мірою залежать від інвестицій у розвиток нових технологій безпеки, удосконалення механізмів управління транспортними потоками, а також від оптимізації процесів моніторингу та контролю за транспортною мережею.

У контексті фізичних загроз важливим аспектом є також вплив природних катастроф, таких як землетруси, повені чи сильні снігопади, які можуть серйозно пошкодити транспортну інфраструктуру. Пошкодження доріг, мостів, аеропортів або залізничних колій внаслідок стихійних лих може призвести до тимчасового припинення або обмеження транспортних перевезень, що значно ускладнить переміщення людей та вантажів, а також

негативно вплине на функціонування логістичних ланцюгів і економічну стабільність.

Загалом, фізичні загрози суттєво знижують надійність транспортної інфраструктури, що має безпосередній вплив на національну безпеку країни. У зв'язку з цим важливим завданням є не лише підтримка існуючих об'єктів транспортної інфраструктури, а й активне інвестування в їх модернізацію, підвищення рівня безпеки, а також впровадження новітніх технологій для мінімізації ризиків, пов'язаних із фізичними загрозами. Лише завдяки таким заходам можна забезпечити стабільне функціонування транспортної системи та гарантувати її роль як критичної складової національної безпеки.

До ключових викликів транспортної безпеки України належать кіберзагрози, які набувають все більшої значущості в умовах цифровізації транспортних систем та широкого використання технологій автоматизованого управління рухом, навігаційних систем і цифрової логістики. Сучасні транспортні системи, зокрема залізничний, авіаційний, автомобільний та морський транспорт, значною мірою залежать від інформаційних технологій для забезпечення ефективності та безпеки перевезень. Проте ця залежність супроводжується низкою нових загроз, які можуть суттєво вплинути на стабільність функціонування транспортної інфраструктури та загрозити національній безпеці в цілому. Кіберзагрози можуть проявлятися у вигляді кібератак на системи управління рухом транспортних засобів, що може призвести до значних порушень у роботі транспорту, змін у графіках перевезень, зупинки руху, а також до аварій та катастроф. Наприклад, злому автоматизованих систем управління рухом поїздів або літаків може дозволити зловмисникам змінювати маршрути, задавати помилкові показники швидкості або навіть перешкоджати нормальній роботі транспортних засобів, що може мати фатальні наслідки. Крім того, кіберзагрози можуть торкатися навігаційних систем, які використовуються для визначення маршрутів, оптимізації перевезень і забезпечення безпеки при виконанні операцій. Атаки на ці системи можуть призвести до спотворення навігаційних даних, що в свою

чергу може спричинити аварії, утворення заторів, а також втрату вантажу чи людей.

Важливим аспектом, що заслуговує на увагу в контексті кіберзагроз, є атаки на цифрову логістику, зокрема на програмне забезпечення, яке використовується транспортними компаніями для організації перевезень, управління товарними потоками та моніторингу стану вантажів. З розвитком технологій автоматизації та цифровізації транспортних процесів, логістичні компанії дедалі більше покладаються на складні програмні системи для ефективного управління ланцюгами постачання, координації доставки та забезпечення прозорості операцій. Однак цей процес цифровізації створює нові вразливості, через які можуть здійснюватися атаки на інформаційні системи, що має серйозні наслідки як для окремих компаній, так і для національної економіки в цілому. Аналіз ризиків кібербезпеки в логістичних системах виявляє потенційну загрозу несанкціонованого доступу до критично важливої інформації, що стосується товарно-матеріальних потоків, маршрутизації транспортних засобів, часових параметрів доставки та стану вантажів. Зловмисна діяльність, спрямована на маніпуляцію даними про геолокацію вантажів, корекцію часових графіків прибуття, фальсифікацію супровідної документації та модифікацію фінансових транзакцій, істотно ускладнює процес виконання договірних зобов'язань. Порушення цілісності та конфіденційності даних, що передаються в логістичних системах, призводять до затримки доставки товарів, спотворення інформації про стан вантажів та ускладнення контролю за дотриманням умов контрактів. Це явище становить серйозну загрозу економічній стабільності, оскільки здатне спричинити суттєві фінансові збитки, зокрема у формі штрафних санкцій за недотримання умов контрактів, втрати довіри з боку клієнтів і партнерів, а також необхідності покриття витрат на відновлення втрачених або скомпрометованих даних. З огляду на ключову роль цифрової логістики в функціонуванні сучасної економіки, подібні атаки можуть мати масштабні наслідки, зокрема порушення міжнародних ланцюгів постачання, зростання

операційних витрат і навіть загрозу національній безпеці, оскільки збої в логістичних системах здатні ускладнити забезпечення критично важливих потреб держави.

У зв'язку з цим, в умовах постійного посилення кіберзагроз особливої актуальності набуває впровадження дієвих механізмів захисту інформаційних систем та формування комплексної стратегії кібербезпеки, орієнтованої на забезпечення цілісності, стійкості та захищеності цифрової інфраструктури, що підтримує логістичні процеси.

У контексті зростаючої цифровізації, кіберзагрози набувають особливого значення в рамках більш широких стратегічних атак, таких як гібридні війни. У разі зовнішнього агресора, коли військова конфронтація не є єдиним способом досягнення цілей, кібератаки на транспортні системи можуть стати потужним інструментом для дестабілізації внутрішньої ситуації в країні. Така стратегія включає в себе не лише пряме порушення нормального функціонування транспортної інфраструктури, але й уповільнення або навіть припинення важливих економічних процесів, що може призвести до збоїв у постачанні, порушення торговельних ланцюгів та затримок у доставці критичних вантажів. Крім того, атаки на транспортні системи можуть створити додаткові труднощі для обороноздатності держави, порушивши ефективність логістики та постачання ресурсів для потреб національної безпеки. Враховуючи зростаючу залежність транспортних систем від інформаційних технологій, критично важливим стає постійне удосконалення систем кіберзахисту. Це включає впровадження передових методів шифрування та аутентифікації для забезпечення цілісності даних і запобігання несанкціонованому доступу. Також необхідно проводити регулярні аудити наявних цифрових інфраструктур, що дозволить своєчасно виявляти та усувати потенційні вразливості. Організація тренувань з реагування на кіберінциденти стає важливою складовою стратегії кібербезпеки, оскільки здатність оперативно реагувати на кіберзагрози визначає ефективність протидії таким атакам. Високий рівень кібербезпеки є ключовим елементом

для забезпечення надійності та стійкості транспортної системи, що, своєю чергою, впливає на загальну стабільність і безпеку держави.

Ще однією серйозною перешкодою для забезпечення транспортної безпеки України є застаріла транспортна інфраструктура, що є результатом тривалого періоду недостатнього фінансування та недооцінки значення належного технічного обслуговування. Відсутність системної модернізації і обмежені ресурси для оновлення існуючих об'єктів спричиняють зниження ефективності та безпеки транспортних систем. У результаті значна частина транспортної інфраструктури не відповідає сучасним вимогам і не здатна забезпечити надійне функціонування в умовах підвищених ризиків, включаючи терористичні загрози, природні катастрофи або військові дії.

Транспортна інфраструктура є не лише основою для ефективної економічної діяльності, але й критично важливою складовою національної безпеки, оскільки безперервний рух вантажів і пасажирів є необхідним для забезпечення життєздатності держави в будь-яких умовах. Враховуючи це, необхідно впроваджувати системні зміни, орієнтуючись на модернізацію та адаптацію існуючих об'єктів до сучасних вимог безпеки, що дозволить підвищити рівень транспортної безпеки, сприяти економічному розвитку та забезпечити національну безпеку в цілому.

Однією з ключових проблем забезпечення транспортної безпеки в Україні є високий рівень амортизації основних об'єктів транспортної інфраструктури, що призводить до підвищення ризиків аварій та зниження ефективності транспортних перевезень. Важливі інфраструктурні об'єкти, такі як мости, залізничні колії, дороги, аеропорти та морські порти, більшість з яких були побудовані кілька десятиліть тому, не відповідають сучасним вимогам безпеки, пропускну здатності та технологічного оснащення. Застарілий стан цих об'єктів створює серйозні виклики для забезпечення безперервного функціонування транспортної мережі, оскільки вимагають значних інвестицій для ремонту, модернізації та адаптації до нових умов експлуатації. Так, залізнична мережа, яка є основним засобом перевезень на

великі відстані, потребує істотних інвестицій для оновлення рухомого складу, модернізації колій, заміни застарілих технічних засобів та запровадження новітніх технологій управління рухом. Це включає впровадження автоматизованих систем контролю, покращення безпеки на переходах та оптимізацію руху для зменшення затримок і підвищення ефективності. У свою чергу, дорожні мережі, зокрема в сільських і віддалених регіонах, часто характеризуються поганим станом дорожнього покриття. Це не лише збільшує ймовірність дорожньо-транспортних пригод, а й ускладнює забезпечення безперервного руху вантажів та пасажирів, особливо у зимовий період, коли стан доріг значно погіршується через непередбачувані погодні умови. Також проблемою є недостатній рівень безпеки на старих об'єктах, таких як мости та тунелі, які вже давно вичерпали свій проектний ресурс і не здатні витримувати сучасні навантаження. Мости, багато з яких будувалися в радянські часи, не відповідають вимогам до їхньої пропускної здатності та безпеки. Це значно підвищує ризик їхнього руйнування, особливо в умовах екстремальних погодних явищ, таких як сильні зливи або землетруси, а також в разі природних катастроф. За таких обставин аварії можуть призвести не тільки до серйозних матеріальних збитків, а й до загибелі людей, що, в свою чергу, ставить під загрозу стабільність у функціонуванні національної транспортної мережі. Автоперевезення, зокрема в великих містах, також стикаються з відсутністю сучасних транспортних систем управління. Раніше побудовані магістралі не завжди відповідають вимогам сучасних транспортних потоків, що призводить до заторів, високих витрат часу та ресурсів. Це значно знижує ефективність перевезень та збільшує навантаження на дорожню інфраструктуру. Крім того, проблеми з транспортуванням супроводжуються високим рівнем забруднення повітря та шумовим забрудненням, що має негативний вплив на здоров'я населення і загрозу для принципів сталого розвитку міст. Критична інфраструктура авіаційного та морського транспорту, а також інші важливі об'єкти, що забезпечують транспортування стратегічних вантажів, займають особливе місце у забезпеченні національної безпеки. Це є

важливою складовою обороноздатності держави, оскільки безперервне функціонування авіаційних та морських портів є необхідним для оперативного переміщення військових та гуманітарних вантажів у разі виникнення конфліктних ситуацій чи природних катастроф. Враховуючи складну геополітичну ситуацію та наявність зовнішніх загроз, модернізація таких об'єктів стає не лише питанням економічної ефективності, а й важливою складовою національної безпеки.

Також низький рівень технологій навігації та автоматизації у старих аеропортах і морських суднах створює додаткові загрози для безпеки перевезень. Застаріле обладнання не здатне забезпечити належний рівень моніторингу та контролю, що може призвести до технічних несправностей, аварій та навіть терористичних загроз. Тому для запобігання можливим інцидентам необхідно провести комплексні реформи, спрямовані на модернізацію та впровадження новітніх технологій, що дозволить підвищити рівень безпеки в цих критично важливих секторах транспортної інфраструктури.

Модернізація та оновлення транспортної інфраструктури є важливим питанням, яке виходить за межі економічних вигод і сприяє забезпеченню національної безпеки, обороноздатності та стабільності держави в умовах сучасних глобальних загроз. Враховуючи важливість транспортних мереж для національного розвитку, їх модернізація має безпосередній вплив на здатність держави реагувати на численні виклики, що виникають у різних сферах. Реалізація цих реформ сприятиме підвищенню стійкості транспортної системи та забезпечить її ефективне функціонування в умовах глобальних змін і внутрішніх криз, що є критичним для стабільності і безпеки країни.

Низький рівень правового регулювання транспортної безпеки є однією з проблем, що постають перед Україною у контексті забезпечення ефективності транспортної системи та національної безпеки. Правове регулювання у даній сфері охоплює різноманітні нормативно-правові акти, що встановлюють вимоги до забезпечення безпеки транспортних перевезень, організацію

управлінських процесів, а також механізми моніторингу та контролю їх виконання. Однак існуючі правові норми часто не відповідають актуальним викликам, що значно знижує ефективність заходів, спрямованих на забезпечення безпеки транспорту на різних етапах перевезень.

Однією з основних проблем є відсутність єдиної концепції транспортної безпеки, яка б інтегрувала всі аспекти функціонування транспортної системи і забезпечувала скоординовану взаємодію державних і приватних структур. Різноманіття нормативних актів, що регулюють окремі види транспорту, ускладнює створення єдиної системи безпеки, що негативно позначається на ефективності координації дій у кризових ситуаціях, коли швидкість і точність реагування є критично важливими.

Крім того, існує проблема неузгодженості національних стандартів із міжнародними вимогами, що створює суттєві труднощі у процесі інтеграції України в європейський та міжнародний транспортний простір. Зокрема, сучасне українське законодавство не повною мірою відповідає вимогам Європейського Союзу, що ускладнює взаємодію з міжнародними партнерами, обмежує доступ до новітніх технологій, міжнародних ринків та ресурсів, а також знижує ефективність системи транспортної безпеки в контексті глобалізованого світу.

В Україні за сферу транспортної безпеки відповідають різні організації, однак відсутність чіткої координації та розподілу повноважень між ними призводить до дублювання функцій, неефективного використання ресурсів і низької оперативності у реагуванні на загрози. Така ситуація також ускладнює здійснення належного контролю за дотриманням норм безпеки, що в умовах швидких змін у транспортній сфері, пов'язаних із технологічними досягненнями та міжнародними стандартами, є суттєвою перепорою на шляху до забезпечення належного рівня транспортної безпеки.

Корупційні ризики в системі транспортної безпеки становлять серйозну загрозу для її ефективності та належного функціонування. Ці ризики виявляються у недостатньому контролі за виконанням законодавчих вимог та

зловживаннях при видачі ліцензій, проведенні перевірок технічного стану транспортних засобів та об'єктів інфраструктури. У результаті, порушення стандартів безпеки можуть призвести до підвищення ймовірності аварій та нещасних випадків, що ставить під загрозу безпеку громадян та стабільність транспортної системи в цілому.

Іншим важливим аспектом є невідповідність правових норм реальним потребам сучасної транспортної системи. Законодавство не встигає за швидким розвитком новітніх технологій, таких як безпілотний транспорт, цифрові транспортні системи та автоматизовані системи управління. Це створює прогалини в регулюванні нових інновацій, що може призвести до виникнення нових ризиків і загроз для безпеки транспортної системи.

З метою подолання цих проблем необхідно провести певні зміни щодо правового регулювання транспортної безпеки, що передбачає інтеграцію національних стандартів з міжнародними вимогами, оновлення законодавства, а також створення єдиної системи контролю та моніторингу виконання норм безпеки. Важливим аспектом цієї реформи є посилення боротьби з корупцією у транспортному секторі та вдосконалення системи управління ризиками. Лише через комплексні зміни в правовому полі можна забезпечити належний рівень безпеки та стабільності транспортної інфраструктури.

Сучасні виклики транспортної безпеки України вимагають системного підходу до реформування транспортного сектору. Це надзвичайно важливо, оскільки стабільне функціонування транспортної інфраструктури визначає не тільки економічну стабільність країни, але й її національну безпеку. Транспортна система є одним з основних елементів критичної інфраструктури, що забезпечує безперервність постачання товарів, переміщення населення та сприяє національній обороні й мобільності Збройних Сил. З огляду на сучасні глобальні загрози, удосконалення системи транспортної безпеки набуває стратегічного значення, оскільки ефективність проведення оновлення безпосередньо впливає на здатність країни реагувати

на кризові ситуації та забезпечити стабільність національного розвитку, а саме:

- підвищення стійкості транспортної інфраструктури до воєнних, терористичних та кібератак, що дає змогу зменшити вразливість критичних об'єктів та забезпечити їхню безперебійну роботу у надзвичайних умовах;
- забезпечення безпеки пасажирських і вантажних перевезень, з урахуванням потреб оборонного сектору, евакуаційних заходів, гуманітарних операцій та логістичної підтримки у кризових регіонах;
- інтеграція національної транспортної системи до європейського та глобального безпекового простору, що передбачає уніфікацію стандартів, взаємне визнання процедур безпеки, обмін інформацією та спільні тренування;
- запровадження сучасних технологій моніторингу, управління ризиками та прогнозування загроз, що дозволяє приймати оперативні та обґрунтовані рішення у сфері транспортної безпеки;
- посилення нормативно-правової бази та інституційної спроможності органів державного управління, відповідальних за реалізацію державної транспортної політики, зокрема через підвищення прозорості, відповідальності та ефективності управління.

Тому транспортна безпека постає не лише як технічне чи інфраструктурне питання, а як ключовий елемент національної безпеки, що вимагає комплексного, скоординованого й системного підходу до реформування.

Підвищення стійкості транспортної інфраструктури до воєнних, терористичних та кібератак є одним із ключових аспектів національної безпеки, що визначає здатність держави зберігати стабільність та оперативно реагувати на кризові ситуації, зберігаючи безперебійність важливих логістичних процесів. З урахуванням сучасних загроз, зокрема збройної агресії проти України та зростання кількості гібридних атак, захист критичних транспортних об'єктів набуває особливої актуальності. Критична транспортна

інфраструктура — мости, залізничні вузли, порти, аеропорти, автомагістралі, логістичні центри та об'єкти управління рухом — є життєво важливою для забезпечення безпеки пасажирів, вантажів, національної оборони, а також для надання гуманітарної допомоги. Тому захист цих об'єктів є пріоритетним завданням, яке потребує впровадження багатоступневих механізмів безпеки, адаптованих до сучасних викликів.

Одним із найважливіших аспектів підвищення стійкості інфраструктури є не лише фізичний захист об'єктів, а й технічна модернізація транспортних систем, створення альтернативних маршрутів, впровадження систем раннього попередження про загрози та зміцнення кібербезпеки. Зокрема, для зменшення ризиків від кібератак необхідно інтегрувати передові цифрові технології, такі як штучний інтелект для прогнозування загроз, системи автоматизованого управління та моніторингу стану інфраструктури, а також розробку та впровадження програмного забезпечення для оперативного реагування на можливі атаки. Вразливість транспортних систем до кібератак може призвести до значних збоїв у роботі логістичних процесів, тому інтеграція багаторівневих засобів захисту, таких як шифрування даних, резервні автономні системи управління, а також створення спеціалізованих підрозділів з кібербезпеки, є важливими елементами стратегічного планування в цій сфері.

Забезпечення безпеки пасажирських та вантажних перевезень — ще один важливий елемент, що включає як планування і реалізацію інфраструктурних заходів, так і операційне забезпечення логістичних процесів в умовах надзвичайних ситуацій. Перевезення людей та вантажів у кризових ситуаціях є невід'ємною частиною забезпечення обороноздатності, евакуації населення з небезпечних зон, а також постачання гуманітарної допомоги та підтримки в зоні конфлікту. Враховуючи високий рівень ризиків, важливо розробити чіткі протоколи для транспортування критичних вантажів та пасажирів, а також забезпечити належний рівень безпеки через використання супроводу, спеціалізованих транспортних засобів і розвитку системи моніторингу та оперативного реагування на зміни безпекової ситуації.

Інтеграція національної транспортної системи до європейського та глобального безпекового простору є важливим кроком для посилення транспортної безпеки. Це передбачає уніфікацію стандартів безпеки, взаємне визнання процедур безпеки, а також обмін інформацією між країнами. Для цього важливо співпрацювати з міжнародними організаціями, такими як Європейський Союз [141], Міжнародна морська організація (ІМО) [153], Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО) [151] та Міжнародний союз залізниць (UIC) [176], що визначають глобальні стандарти безпеки транспорту. що визначають глобальні стандарти безпеки транспорту. Інтеграція з Європейським Союзом відкриває численні можливості для покращення транспортної безпеки в Україні. Впровадження європейських стандартів безпеки, а також взаємне визнання процедур безпеки між країнами дозволяє створити ефективну систему безпеки, що відповідає сучасним вимогам. Це сприяє не тільки покращенню фізичної безпеки на транспорті, але й підвищує рівень надійності транспортної інфраструктури, знижує ризики для перевезень та вантажів. Запровадження європейських норм дає можливість Україні отримати доступ до фінансування та інвестицій у модернізацію інфраструктури, покращення безпеки та розвитку новітніх технологій. Окрім того, співпраця з міжнародними партнерами дозволяє оптимізувати існуючі процеси та обмінюватися кращими практиками у сфері транспорту та безпеки.

Україна повинна активно включатися в програми спільного реагування на загрози, брати участь у міжнародних тренуваннях з безпеки транспорту, а також здійснювати обмін досвідом та інформацією з іншими країнами для формування єдиного безпекового простору. Ці ініціативи сприяють зміцненню міжнародної співпраці, що має стратегічне значення для стабільності регіонального та глобального транспорту.

Запровадження сучасних технологій моніторингу та управління ризиками є необхідною умовою для забезпечення ефективної транспортної безпеки. Використання цифрових технологій дозволяє здійснювати

моніторинг стану інфраструктури в реальному часі, прогнозувати можливі загрози та своєчасно реагувати на зміни у безпековій ситуації. Системи автоматизованого управління та моніторингу стану інфраструктури, що інтегрують дані з різних джерел, дозволяють забезпечити безперебійне управління транспортними процесами навіть у складних умовах. Інструменти моделювання та прогнозування, зокрема системи на основі штучного інтелекту та великих даних, дозволяють створювати більш точні сценарії ризиків та приймати обґрунтовані рішення в умовах невизначеності. Система управління ризиками повинна включати як інструменти для оцінки й моніторингу поточного стану інфраструктури, так і інструменти для швидкої адаптації до змін у безпековій ситуації.

Отже, інтеграція з міжнародними організаціями та адаптація до європейських стандартів безпеки дозволяє значно покращити рівень транспортної безпеки в Україні, сприяє сталому розвитку та зменшує вразливість транспортної інфраструктури перед новітніми загрозами. Це не лише підвищує ефективність управління транспортною системою, але й формує основу для довгострокової безпеки і стабільності у сфері транспорту.

Не менш важливою складовою є посилення нормативно-правової бази та інституційної спроможності органів влади, відповідальних за реалізацію державної транспортної політики. Впровадження ефективної нормативно-правової бази є основою для створення чітких процедур реагування на загрози, посилення відповідальності та прозорості діяльності органів влади, а також визначення повноважень і ролей різних інститутів у сфері транспортної безпеки. Важливим елементом цього процесу є гармонізація національного законодавства з європейськими стандартами, що є важливою умовою інтеграції України в європейський безпековий простір. Адаптація національних нормативних актів до вимог Європейського Союзу сприяє створенню єдиних стандартів безпеки транспорту, забезпечує взаємне визнання процедур і норм, що важливо для ефективного співробітництва з іншими країнами та міжнародними організаціями.

Гармонізація законодавства України з ЄС дозволяє підвищити рівень безпеки на транспорті шляхом застосування перевірених і сучасних європейських підходів до управління безпекою на всіх етапах — від проєктування інфраструктури до її експлуатації. Окрім того, відповідність європейським стандартам відкриває нові можливості для залучення інвестицій у розвиток транспортної інфраструктури, модернізацію транспортних засобів та впровадження інноваційних технологій.

Крім того, важливим є розвиток інституційної спроможності органів управління, включаючи підвищення кваліфікації персоналу, вдосконалення управлінських процесів, запровадження сучасних інформаційних технологій та збільшення рівня координації між державними органами і приватними компаніями. Тільки за умови синхронізації національного законодавства з європейськими нормами та інститутами можна забезпечити ефективну роботу транспортної системи в умовах змінюваних викликів безпеки.

Отже, підвищення стійкості транспортної інфраструктури та забезпечення безпеки перевезень становлять складні багатовимірні завдання, що вимагають інтеграції різноманітних підходів. Це передбачає не лише модернізацію фізичної інфраструктури, а й впровадження передових цифрових технологій для моніторингу та управління ризиками, що дозволяють оперативно реагувати на загрози. Ключовими компонентами є також міжнародна співпраця та інтеграція національної транспортної системи до європейських і глобальних безпекових стандартів, що включає гармонізацію національних нормативів із вимогами ЄС і активний обмін інформацією між країнами. Важливим аспектом є вдосконалення нормативно-правової бази, що забезпечує чіткість і прозорість процедур реагування на надзвичайні ситуації, а також підвищення інституційної спроможності органів управління через інвестиції в розвиток кадрів і інформаційні технології. Тільки завдяки комплексному підходу можна забезпечити ефективне функціонування транспортної інфраструктури та її здатність витримувати виклики, що постають у сучасних умовах.

3.2 Європейська інтеграція системи забезпечення транспортної безпеки України як фактор національної стійкості

Європейська інтеграція системи забезпечення транспортної безпеки України виступає ключовим чинником підвищення національної стійкості держави в умовах актуалізації глобальних викликів і багатовимірних безпекових загроз. Розбудова партнерських взаємин з Європейським Союзом у цій сфері має стратегічне значення, оскільки передбачає не лише гармонізацію нормативно-правової бази, а й поступове включення національної інфраструктури до єдиної європейської системи безпеки. Така інтеграція уможливорює підвищення ефективності національної системи управління ризиками, а також створює умови для сталого розвитку транспортної галузі в контексті міжнародної кооперації.

З огляду на статус Європейського Союзу як одного з провідних економічних і безпекових об'єднань сучасності, залучення України до його політик у сфері транспортної безпеки набуває особливої актуальності. Зважаючи на геополітичне положення України як держави, розташованої на перетині стратегічно важливих транспортних коридорів, актуалізується необхідність адаптації до стандартів ЄС. Це дозволяє інтегруватися до європейської транспортної мережі, сприяючи не лише оптимізації транскордонних перевезень, а й підвищенню рівня безпеки на всіх етапах логістичних операцій.

Процес інтеграції вимагає масштабної трансформації національної нормативної бази відповідно до *acquis communautaire* (фр. *acquis* — надбання, *communautaire* — спільний, «спільне надбання») [136] — це поняття, що використовується в праві Європейського Союзу для позначення сукупності правових норм, принципів, судової практики та зобов'язань, що діють у рамках ЄС і є обов'язковими для виконання всіма його членами та країнами-кандидатами на вступ.

Інтеграція України в *acquis communautaire* у сфері транспортної безпеки є важливим кроком для зміцнення національної безпеки та розвитку транспортної інфраструктури. Це передбачає гармонізацію законодавства з європейськими стандартами, включаючи безпеку транспортних засобів, ефективний контроль перевезень, захист від кіберзагроз, а також розвиток системи моніторингу та реагування на надзвичайні ситуації. Інтеграція забезпечить Україну доступом до сучасних технологій, підвищить безпеку транспорту та сприятиме більш ефективному транскордонному руху товарів і пасажирів. Впровадження цих норм також зміцнить економічну стабільність та міжнародну конкурентоспроможність України.

Участь України в спільній транспортній політиці ЄС відкриває доступ до передових технологій, методик кризового управління та моделей забезпечення стійкості транспортних систем. Застосування європейських стандартів і протоколів дозволяє підвищити адаптивність інфраструктури до фізичних, техногенних і природних ризиків, а також забезпечити ефективне функціонування систем моніторингу та прогнозування, спрямованих на виявлення і нейтралізацію потенційних загроз.

Інтеграційні процеси також передбачають долучення України до загальноєвропейських механізмів цивільного захисту, що забезпечують оперативне реагування на надзвичайні ситуації у транспортному секторі. Співпраця в межах цих ініціатив розширює можливості міжнародного інформаційного обміну, сприяє консолідації досвіду та інтегрує Україну в загальноєвропейську архітектуру безпеки. Це, у свою чергу, створює передумови для розвитку спільних транскордонних проєктів і поглиблення взаємодії з державами-членами ЄС у сфері забезпечення транспортної безпеки.

Отже, процес європейської інтеграції транспортної безпеки України виходить за межі суто технічних або правових трансформацій, репрезентуючи собою системну стратегію зміцнення національної безпеки, посилення економічної спроможності держави та її інтеграції в глобальні безпекові

структури. Успішна реалізація відповідних заходів дозволяє Україні забезпечити високий рівень інфраструктурної стійкості, зберегти функціональність транспортної системи в умовах криз, а також зміцнити позиції держави як суб'єкта міжнародної безпеки в європейському просторі.

Гармонізація з європейським законодавством у сфері транспортної безпеки є важливим етапом для України на шляху інтеграції в Європейський Союз та забезпечення високого рівня захисту транспортної інфраструктури. Це сприяє не лише підвищенню безпеки на транспорті, але й зміцненню національної безпеки та покращенню загальної ефективності функціонування транспортних систем [174]. Адаптація національних норм і стандартів до європейських вимог є невід'ємною частиною цього процесу, що дозволяє країні відповідати сучасним викликам у сфері транспортної безпеки та оптимізувати взаємодію з міжнародними партнерами.

Для успішної та ефективної інтеграції України до європейського транспортного простору надзвичайно важливим є системне та послідовне врахування ключових напрямів гармонізації національного законодавства з нормативно-правовою базою Європейського Союзу. Така гармонізація має здійснюватися не лише на рівні загальних принципів, а й через конкретне впровадження положень, що регулюють питання транспортної безпеки у широкому розумінні цього поняття. Зокрема, мова йде про технічну стандартизацію, удосконалення процедур контролю доступу до об'єктів транспортної інфраструктури, впровадження систем управління ризиками, а також забезпечення належного рівня професійної підготовки персоналу, відповідального за реалізацію заходів безпеки.

Крім того, слід враховувати необхідність адаптації положень, які стосуються кібербезпеки транспортних систем, захисту критичної інфраструктури, екологічної безпеки, а також процедурного регламентування міжвідомчої взаємодії у надзвичайних ситуаціях. Усе це має бути здійснено з урахуванням сучасних викликів, пов'язаних з транснаціональним характером

загроз у транспортному секторі, зростанням рівня цифровізації, а також активізацією інтеграційних процесів.

Забезпечення відповідності української нормативно-правової бази вимогам *acquis communautaire* сприятиме не лише зміцненню внутрішньої безпеки транспортної системи, а й створенню умов для відкриття нових логістичних маршрутів, активізації зовнішньоекономічної діяльності, залучення інвестицій у транспортну інфраструктуру та підвищення міжнародної конкурентоспроможності України як транзитної держави.



Рис. 3.2. Ключові вектори адаптації українського законодавства до європейських стандартів у сфері транспортної безпеки [складено автором].

Одним із найбільш значущих напрямків є уніфікація стандартів безпеки, що являє собою стратегічний процес адаптації національних нормативно-правових актів до вимог Європейського Союзу. Це забезпечує високий рівень

безпеки транспортних перевезень і дозволяє досягти інтеграції національної системи з європейською. У межах цього процесу необхідно враховувати технічні вимоги, що стосуються транспортної інфраструктури, транспортних засобів та процесів надання транспортних послуг. Тільки через забезпечення єдності стандартів можна досягти комплексного рівня безпеки, що включає як фізичну, так і операційну безпеку на всіх етапах транспортної діяльності. Зрозуміло, що цей підхід має суттєве значення для подальшої інтеграції в європейський та глобальний транспортний простір. Адаптація національних стандартів до європейських вимог включає технічні регламенти, що визначають безпеку та ефективність експлуатації інфраструктури, таких як мости, дороги, аеропорти, залізничні станції та порти. Водночас особливу увагу слід приділяти вимогам до транспортних засобів, що експлуатуються на території України. Ці вимоги охоплюють безпеку конструкції та технічний стан транспортних засобів, а також стандарти щодо їхньої відповідності екологічним нормам та рівню викидів забруднюючих речовин. Крім того, процес уніфікації включає гармонізацію процедур надання транспортних послуг, таких як перевезення вантажів і пасажирів, а також визначення вимог до кваліфікації персоналу, що забезпечує безпеку на всіх етапах транспортування. Важливим аспектом є також інтеграція Європейської системи моніторингу та управління транспортними потоками, що сприяє зменшенню ризиків, пов'язаних із аварійними ситуаціями та покращенню оперативного реагування на надзвичайні події.

Уніфікація стандартів безпеки також передбачає вдосконалення процедур сертифікації та контролю, які дозволяють забезпечити відповідність української транспортної системи європейським стандартам. Це важливий крок не лише для забезпечення безпеки транспорту в межах України, але й для інтеграції національної системи в єдиний європейський транспортний простір. Крім того, уніфікація стандартів дозволяє підвищити конкурентоспроможність національних перевізників на міжнародному ринку та сприяє розвитку транскордонного транспортування в межах ЄС.

Таким чином, уніфікація стандартів безпеки є ключовим елементом для підвищення безпеки транспортних перевезень, розвитку національної інфраструктури та інтеграції України в європейське співтовариство. Цей процес вимагає комплексного підходу, що охоплює технічні, нормативно-правові та організаційні заходи, спрямовані на забезпечення безпеки транспортної діяльності на всіх рівнях.

Інтеграція систем управління безпекою транспорту є не тільки технічним, а й організаційним процесом, який передбачає формування єдиної структури для моніторингу, оцінки та управління ризиками на всіх етапах транспортного процесу. Вона включає в себе інтеграцію різноманітних технологічних платформ, інформаційних систем і процедур управління, що дозволяють здійснювати координацію між різними учасниками транспортної системи, включаючи державні органи, приватні компанії та міжнародні організації. Такий підхід дозволяє створити ефективну мережу для обміну інформацією та швидкого реагування на загрози, що виникають у процесі транспортування вантажів та пасажирів.

Ключовим аспектом інтеграції систем управління є використання передових технологій, таких як системи автоматизованого моніторингу та аналізу даних у реальному часі. Це дозволяє не тільки ефективно відстежувати стан транспортної інфраструктури та транспортних засобів, але й своєчасно виявляти потенційні загрози, такі як технічні несправності, погодні умови, людські помилки або зовнішні фактори, що можуть призвести до аварійних ситуацій. Наприклад, інтегровані системи, що базуються на аналізі великих даних (big data), мають можливість прогнозувати виникнення ризиків, що значно підвищує ефективність прийняття рішень на оперативному рівні.

Крім того, гармонізація національних систем з європейськими стандартами безпеки також передбачає забезпечення взаємодії між різними державами та регіонами. Це дозволяє забезпечити високий рівень координації в управлінні кризовими ситуаціями, а також швидко реагувати на загрози, що можуть виникнути внаслідок технічних проблем чи зовнішніх впливів. Такі

механізми інтеграції гарантують, що всі учасники транспортного процесу будуть працювати за єдиними стандартами, що сприяє зниженню ризиків для безпеки.

Також важливим аспектом цього процесу є підвищення кваліфікації та професійної підготовки персоналу, відповідального за управління безпекою транспорту. Інтеграція систем управління безпекою вимагає від державних органів і приватних компаній не лише технічної готовності, але й здатності швидко адаптуватися до нових викликів і забезпечити ефективне використання новітніх технологій для моніторингу та прогнозування загроз. Тому постійне навчання і підвищення кваліфікації персоналу вважаються невід'ємною частиною цього процесу.

Таким чином, інтеграція систем управління безпекою транспорту є комплексним і багатогранним процесом, що потребує не тільки адаптації до європейських стандартів, а й розвитку нових технологічних та організаційних підходів для забезпечення високого рівня безпеки на всіх етапах транспортного процесу. Це дозволяє створити більш стійку та безпечну транспортну інфраструктуру, яка відповідає сучасним вимогам і здатна ефективно реагувати на будь-які загрози в умовах глобалізації та інтеграції транспортних систем.

Спільні заходи щодо запобігання тероризму та інших загроз, пов'язаних із безпекою транспортної інфраструктури, є одними з найважливіших елементів в системі забезпечення транспортної безпеки. В умовах сучасних геополітичних викликів, глобалізації та розвитку нових форм тероризму, а також транснаціональних злочинних організацій, необхідно вживати комплексних заходів, що охоплюють не тільки національні, а й міжнародні ініціативи. Взаємодія між країнами на рівні координації зусиль у сфері безпеки транспорту, запровадження єдиних стандартів і процедур є необхідною умовою для забезпечення стійкості транспортних мереж в умовах сучасних загроз.

Одним із важливих напрямків у цій сфері є гармонізація законодавчих актів, норм та стандартів безпеки транспорту з міжнародними вимогами. Для цього Україна має адаптувати свої нормативно-правові акти до стандартів Європейського Союзу та інших міжнародних організацій, таких як Міжнародна організація цивільної авіації (ICAO) [151], Міжнародна морська організація (ІМО) [153], Міжнародний союз залізниць (UIC) [176] та інші, що формують єдині міжнародні підходи до забезпечення безпеки транспорту. Завдяки цьому вдосконалюються як правові механізми, так і технологічні можливості для запобігання загрозам, таким як терористичні атаки, незаконний обіг небезпечних вантажів чи порушення безпеки перевезень.

Одним з ключових аспектів цього процесу є створення та вдосконалення інтегрованих систем управління безпекою. Запровадження сучасних технологій моніторингу та оцінки ризиків дає змогу здійснювати ефективний контроль за транспортними процесами в реальному часі. Такі системи повинні забезпечувати своєчасне виявлення потенційних загроз, а також бути здатними до оперативного реагування на них. Зокрема, сучасні інформаційні технології дозволяють збирати, аналізувати та передавати дані щодо стану безпеки на різних етапах транспортного процесу — від митного контролю до фінальних перевезень вантажів чи пасажирів.

Важливо зазначити, що інтеграція національних систем управління безпекою транспорту з європейськими передбачає не тільки впровадження технічних нововведень, але й розвиток нормативно-правової бази, що регулює ці процеси. Встановлення єдиних стандартів безпеки та процедура для перевезення вантажів і пасажирів є важливим кроком у створенні прозорості та ефективної системи контролю. Це включає також підвищення кваліфікації персоналу, що здійснює контроль на всіх етапах транспортування, починаючи від митних служб до кінцевих перевізників.

Ще одним важливим аспектом є запровадження єдиних стандартів для запобігання терористичним атакам та іншими загрозами для транспортної інфраструктури. Аеропорти, порти, залізничні станції та автомагістралі є

найбільш вразливими об'єктами з точки зору тероризму, тому необхідно посилювати заходи безпеки на цих об'єктах. Це включає вдосконалення технічних засобів, таких як системи сканування багажу, відеоспостереження, біометричні технології для ідентифікації осіб, а також застосування новітніх методів обробки інформації, таких як штучний інтелект для прогнозування і виявлення загроз.

Уніфікація стандартів безпеки та взаємна адаптація національних систем до міжнародних норм дозволяють створити єдину ефективну систему запобігання тероризму та інших загроз на всіх рівнях — від регіонального до глобального. Важливим елементом є також активне залучення до міжнародних програм співпраці, навчання та обміну досвідом з іншими країнами. Наприклад, участь у міжнародних тренуваннях з реагування на терористичні загрози дозволяє вдосконалювати практичні навички персоналу, отримувати нові інструменти для оперативного реагування на надзвичайні ситуації, а також покращувати координацію між різними органами влади та приватними компаніями.

Крім того, важливо забезпечити на всіх етапах транспортування постійну взаємодію між державними органами, правоохоронними структурами та приватними компаніями, які займаються транспортними перевезеннями. Спільне реагування на загрози, обмін інформацією та координація дій є важливими складовими ефективної стратегії безпеки на транспорті. У цьому контексті особливу роль відіграють інструменти, що дозволяють створювати єдину інформаційну платформу для моніторингу, що сприяє швидкому реагуванню на терористичні загрози.

Таким чином, комплексний підхід до забезпечення безпеки транспортної інфраструктури є необхідним для створення ефективної системи запобігання тероризму та інших загроз. Гармонізація національних норм з міжнародними стандартами, інтеграція новітніх технологій та розвиток міжнародної співпраці є ключовими факторами для збереження безпеки та стійкості транспортної системи в умовах сучасних глобальних викликів.

Розширення процесу сертифікації та ліцензування перевізників відповідно до європейських стандартів є ключовим елементом для забезпечення безпеки та ефективності транспортних перевезень. У межах гармонізації національних норм з вимогами Європейського Союзу важливо, щоб усі учасники транспортного ринку відповідали однаковим стандартам безпеки, які включають технічні вимоги до транспортних засобів, кваліфікацію водіїв, а також процедури контролю за виконанням норм безпеки. Це дозволить не тільки забезпечити належний рівень захисту для користувачів транспортних послуг, а й полегшити процедури перетину кордонів для міжнародних перевезень.

У рамках європейської інтеграції передбачається впровадження системи взаємного визнання сертифікатів і ліцензій, що дасть можливість перевізникам працювати без необхідності додаткової сертифікації при в'їзді до іншої країни ЄС. Така система значно зменшить адміністративні витрати та час, що витрачається на отримання дозволів і сертифікатів, що є важливим фактором для розвитку ефективної і конкурентоспроможної транспортної системи на міжнародному рівні. Відповідно, перевізники зможуть зосередитись на поліпшенні якості надання послуг, а також зниженні операційних витрат, оскільки зменшення бюрократичних бар'єрів призводить до зниження витрат на ведення бізнесу.

Сертифікація перевізників повинна охоплювати не тільки відповідність технічним стандартам безпеки, а й екологічним вимогам, що є все більш важливою складовою сучасної транспортної політики. В умовах змінюваного клімату і зростаючих вимог до зниження викидів вуглекислого газу та інших шкідливих речовин важливо, щоб транспортні засоби відповідали екологічним стандартам, які встановлюються на рівні Європейського Союзу. Це включає використання енергоефективних технологій, а також зниження шкідливих викидів, що є невід'ємною частиною сучасної сертифікації в рамках єдиного європейського ринку.

Інтеграція сертифікаційних процесів на міжнародному рівні також дозволяє створити більш ефективну систему моніторингу та контролю за діяльністю перевізників, що дозволяє своєчасно виявляти порушення та здійснювати реагування на можливі загрози безпеці на транспорті. Це важливий етап для забезпечення безперебійного функціонування транспортних систем у глобальному масштабі, що в свою чергу має значний вплив на розвиток економічних відносин між державами та на забезпечення сталого розвитку транспортної інфраструктури.

Успішна інтеграція сертифікації та ліцензування перевізників до європейських стандартів передбачає також розвиток національних компетенцій у цій сфері, зокрема, підготовку кваліфікованих спеціалістів, здатних проводити належний моніторинг і оцінку відповідності перевізників європейським вимогам. Важливим аспектом є постійний моніторинг змін у законодавстві ЄС і своєчасне внесення відповідних коригувань у національні нормативні акти для забезпечення відповідності новим вимогам і стандартам, що виникають у процесі європейської інтеграції.

Отже, сертифікація та ліцензування перевізників є важливими інструментами для забезпечення не тільки високого рівня безпеки, а й ефективності, екологічності та конкурентоспроможності національної транспортної системи в контексті інтеграції до єдиного європейського транспортного простору. Впровадження єдиних стандартів сертифікації та ліцензування на всіх етапах транспортних перевезень дозволить забезпечити безперервну і безпечну взаємодію між країнами та значно покращити функціонування міжнародної транспортної мережі.

Вдосконалення процедур реагування на надзвичайні ситуації є невід'ємною складовою частиною адаптації національної транспортної системи до європейських стандартів безпеки. З огляду на глобальні виклики, такі як природні катастрофи, техногенні аварії, терористичні загрози та інші кризові ситуації, удосконалення національних процедур реагування має стратегічне

значення для забезпечення стабільності та безпеки транспортної інфраструктури.

Адаптація національних стандартів реагування до європейських вимог вимагає не лише розробки чітких механізмів планування евакуації, але й інтеграції багаторівневої системи управління надзвичайними ситуаціями, що охоплює всі аспекти: від підготовки до ситуацій, що потребують термінових дій, до відновлення транспортної інфраструктури після аварії. У цьому контексті особливу роль відіграє співпраця між державними установами, місцевими органами влади, приватними компаніями, а також міжнародними організаціями, що дозволяє створити єдину платформу для ефективного реагування на надзвичайні ситуації.

Одним із важливих аспектів гармонізації процедур реагування є розробка і впровадження єдиних планів евакуації для різних типів транспорту (автомобільного, залізничного, повітряного, морського) та визначення чітких маршрутів для евакуації, що забезпечить безпеку громадян у разі надзвичайних ситуацій. Розробка таких планів потребує тісної координації між відповідними органами національного та місцевого рівнів, а також забезпечення належної інфраструктури для швидкого переміщення людей у кризових ситуаціях. Не менш важливим є впровадження ефективних механізмів координації дій між різними відомствами та службами екстреного реагування. В умовах надзвичайних ситуацій швидкість та скоординованість дій є визначальними для мінімізації негативних наслідків. Європейський досвід вказує на важливість централізованого обміну інформацією та використання сучасних інформаційних технологій для моніторингу ситуації в реальному часі. Інтеграція таких систем моніторингу в національні процедури дозволить оперативно реагувати на зміни в обстановці та приймати необхідні заходи щодо запобігання катастрофічним наслідкам. Зокрема, в рамках удосконалення процедур реагування важливим є також розвиток спільних тренувань для органів влади, служб екстреного реагування та приватних компаній, які мають відношення до транспортної інфраструктури.

Міжнародне співробітництво в цьому напрямі дозволяє обмінюватися досвідом, навчатися на прикладах реальних інцидентів та вдосконалювати методи реагування на надзвичайні ситуації.

Ще одним важливим аспектом є інтеграція системи швидкого відновлення функціонування транспортної інфраструктури після надзвичайних ситуацій. Це включає в себе розробку чітких процедур для відновлення пошкоджених об'єктів, забезпечення оперативного доступу до ресурсів для проведення ремонтних робіт, а також належне планування для зниження негативного впливу на транспортні потоки. Використання сучасних технологій, таких як автоматизовані системи управління та моніторингу, дозволяє здійснювати ефективне відновлення та підтримувати безпеку транспортних перевезень навіть у кризових умовах.

Таким чином, адаптація національних процедур реагування на надзвичайні ситуації до європейських стандартів є багатограним і важливим процесом, що включає в себе не лише вдосконалення планів евакуації, а й забезпечення тісної співпраці між державними органами, приватними компаніями та міжнародними партнерами. Підвищення оперативності та ефективності реагування на надзвичайні ситуації є необхідною умовою для зміцнення безпеки транспортної інфраструктури та забезпечення стабільного функціонування транспортних систем в умовах непередбачуваних криз.

Екологічні стандарти є важливим елементом стратегічної гармонізації національної транспортної політики з європейськими вимогами, що сприяє сталому розвитку транспортних систем та мінімізації негативного впливу транспортної діяльності на навколишнє середовище. У умовах глобальних екологічних викликів, зокрема зміни клімату та забруднення повітря, інтеграція жорсткіших екологічних стандартів у транспортні системи є необхідною умовою для забезпечення не лише економічної ефективності, а й екологічної сталості транспортного сектора.

Гармонізація національних норм з європейськими вимогами стосовно зменшення екологічного впливу транспорту охоплює кілька ключових

напрямків. Одним із них є запровадження нових стандартів для викидів шкідливих речовин, зокрема викидів діоксиду вуглецю, оксидів азоту та часток, які утворюються під час експлуатації транспортних засобів. Європейські норми, зокрема нормативи Євро 6, передбачають значне скорочення викидів від автотранспорту, що стимулює виробників до впровадження інноваційних технологій для зменшення викидів шкідливих газів. Інтеграція таких стандартів на національному рівні дозволяє знизити рівень забруднення повітря та покращити екологічну ситуацію в містах. Ще одним важливим аспектом є зниження шумового забруднення, яке є не менш серйозною проблемою в міських агломераціях, де високі рівні шуму від транспорту мають значний вплив на здоров'я мешканців. Європейські норми для шуму транспорту визначають максимально допустимі рівні шуму, що мають бути досягнуті при виробництві транспортних засобів та їхній експлуатації. Впровадження таких стандартів передбачає розвиток та використання технологій низького шуму у виробництві транспортних засобів, а також удосконалення дорожньої інфраструктури, що дозволяє зменшити рівень шумового забруднення. Не менш важливим є впровадження нових, екологічно чистих технологій у транспортному секторі, що включає розвиток та поширення електричних, водневих та інших альтернативних видів транспорту. Вони дозволяють значно знизити залежність від викопних палив та зменшити екологічний слід, що орієнтує на використання екологічно чистих транспортних засобів, які здатні не лише знизити викиди шкідливих речовин, але й сприяти розвитку сталого транспорту. Адаптація таких інноваційних рішень на національному рівні є важливим кроком у напрямку зменшення впливу транспорту на навколишнє середовище.

Гармонізація екологічних стандартів передбачає не лише впровадження нових технологій, а й розробку ефективних механізмів моніторингу екологічних показників. Важливою складовою є забезпечення національних органів екологічного контролю необхідними інструментами для відстеження

рівня забруднення, а також впровадження системи екологічної сертифікації транспортних засобів, що відповідають екологічним вимогам ЄС.

Таким чином, гармонізація екологічних стандартів є важливим етапом у розвитку сучасної транспортної інфраструктури, що відповідає вимогам сталого розвитку та збереження навколишнього середовища. Впровадження європейських норм дозволяє знижувати негативний вплив транспортної діяльності, покращувати якість повітря та здоров'я громадян, а також стимулювати розвиток інновацій у транспортній сфері, що відповідають вимогам сучасного екологічного мислення.

Обмін інформацією та співпраця з міжнародними організаціями є основою для забезпечення належного рівня безпеки у транспортній сфері. У процесі інтеграції національних транспортних систем в європейський та глобальний простір, важливою складовою цієї взаємодії є налагодження тісного співробітництва з міжнародними організаціями, такими як Європейський Союз, Міжнародна морська організація (ІМО), Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО), Міжнародний союз залізниць (UIC) та іншими регіональними і міжнародними організаціями, що встановлюють глобальні стандарти безпеки в транспорті.

Таке співробітництво дозволяє не тільки налагодити ефективний обмін інформацією, але й реалізувати спільні програми щодо вдосконалення заходів безпеки. Взаємний обмін інформацією є ключовим для виявлення, попередження та зменшення ризиків, пов'язаних з транспортними перевезеннями. Для цього країни мають створити єдині платформи для обміну інформацією, що дозволяють оперативно реагувати на загрози, як внутрішні, так і зовнішні. Інформація щодо потенційних загроз, таких як терористичні акти, природні катастрофи чи техногенні аварії, повинна бути швидко передана між національними органами і міжнародними структурами для прийняття швидких і ефективних рішень. Спільні тренування, які проводяться в рамках міжнародної співпраці, є ще однією важливою складовою ефективної підготовки до реагування на надзвичайні ситуації. Такі тренування можуть

включати симуляції масштабних аварій, катастроф чи терористичних актів, що дозволяє державам відпрацьовувати спільні механізми дій, забезпечувати координацію між різними органами влади та підвищувати оперативність реагування. Міжнародні тренування також дозволяють країнам обмінюватися досвідом і знаннями, що допомагає підвищити рівень готовності до надзвичайних ситуацій у кожній окремій країні.

У свою чергу, спільні дослідження та розробки, які проводяться в партнерстві з міжнародними організаціями, сприяють вдосконаленню технологій і методів, що використовуються для забезпечення безпеки на транспорті. Ці дослідження можуть охоплювати широкий спектр тем: від розробки нових матеріалів для транспортних засобів, що підвищують їх безпеку, до створення інноваційних технологій для моніторингу стану інфраструктури та прогнозування можливих загроз. Спільні наукові проекти забезпечують злиття найкращих практик та інновацій з різних країн, що дає змогу розробляти більш ефективні рішення для зниження ризиків.

Таким чином, співпраця з міжнародними організаціями, обмін критично важливою інформацією, спільні тренування та дослідження є необхідними компонентами для розвитку глобальної системи безпеки транспорту. Це дозволяє підвищити надійність і стійкість транспортних систем до надзвичайних ситуацій, забезпечити взаємодію між різними країнами і організаціями, що в кінцевому підсумку сприяє забезпеченню безпеки як на національному, так і на міжнародному рівнях.

Впровадження інноваційних технологій у сфері транспорту є невід'ємною складовою розвитку сучасних транспортних систем і важливим етапом гармонізації законодавства. Зокрема, це стосується інтеграції цифрових систем моніторингу, автоматизованих систем управління рухом, а також використання великих даних і штучного інтелекту для прогнозування та оцінки ризиків. З огляду на стрімкий розвиток технологій, їх впровадження забезпечує значне підвищення ефективності, безпеки та надійності транспортних процесів. Цифрові системи моніторингу інфраструктури, таких

як дороги, мости, аеропорти та залізниці, дозволяють в режимі реального часу здійснювати контроль за технічним станом об'єктів транспортної інфраструктури. Це дає можливість своєчасно виявляти пошкодження або несправності, що можуть призвести до аварійних ситуацій, і здійснювати необхідні заходи з їх усунення. Ранні сигнали про проблеми з інфраструктурою дозволяють здійснити ремонт або заміну елементів до того, як вони стануть причиною серйозних наслідків, тим самим мінімізуючи ризики для безпеки пасажирів і вантажів. Автоматизовані системи управління рухом, у свою чергу, створюють умови для більш ефективного та точного управління транспортними потоками, мінімізуючи людський фактор. Застосування таких технологій дозволяє оптимізувати маршрути перевезень, запобігати заторам і аваріям, а також оперативно реагувати на зміни в дорожній обстановці. Такі системи здатні збільшити пропускну здатність доріг, знижуючи час в дорозі та витрати пального, а також забезпечуючи більш безпечні умови для водіїв і пасажирів.

Використання великих даних і штучного інтелекту є потужним інструментом для прогнозування та оцінки ризиків, що дозволяє проводити точний аналіз величезних масивів інформації, зібраних з різних джерел: дорожні камери, датчики, соціальні медіа, системи навігації та інші технології. Інтелектуальні алгоритми можуть на основі цих даних прогнозувати потенційні загрози, такі як затори, аварії або природні катастрофи, та оптимізувати управлінські рішення в реальному часі. Це дає змогу мінімізувати негативні наслідки для функціонування транспортної системи та значно знижує ймовірність виникнення аварійних ситуацій.

Загалом, інтеграція цих інновацій у транспортну сферу дозволяє не лише підвищити рівень безпеки, але й суттєво покращити якість та ефективність роботи всієї транспортної системи. Важливою складовою цього процесу є гармонізація законодавства з європейськими стандартами, що забезпечить належну правову основу для впровадження новітніх технологій на національному рівні. Таке законодавче регулювання сприятиме інтеграції

передових рішень у транспортній сфері, що в свою чергу дозволить створити безпечніші, більш стійкі та ефективні транспортні системи, які відповідають міжнародним стандартам безпеки та екологічної ефективності.

За результатами аналізу основних напрямків гармонізації з європейським законодавством у сфері транспортної безпеки можна зробити висновок, що впровадження цих ініціатив є критично важливим для розвитку стабільної та безпечної транспортної інфраструктури, здатної реагувати на сучасні виклики глобалізованого світу. Уніфікація стандартів безпеки та інтеграція систем управління безпекою сприяють досягненню єдиних високих стандартів захисту, що є необхідною умовою для ефективної та безпечної діяльності транспортних систем у межах Європейського Союзу. Спільні заходи щодо запобігання тероризму та інших загроз, а також сертифікація перевізників дозволяють забезпечити захист від надзвичайних ситуацій, знижуючи ризики для життя та здоров'я людей, а також підтримуючи стабільність економічних і соціальних процесів.

Вдосконалення процедур реагування на надзвичайні ситуації і адаптація національних систем до стандартів ЄС дозволяють оперативно і ефективно реагувати на надзвичайні ситуації, що значно підвищує рівень надійності та стійкості транспортної інфраструктури. Крім того, забезпечення екологічних стандартів є не менш важливим, оскільки відповідає на виклики змін клімату та зниження впливу транспортних процесів на навколишнє середовище, що відповідає сучасним вимогам щодо сталого розвитку.

Співпраця з міжнародними організаціями та обмін інформацією з іншими державами не лише сприяють швидкому реагуванню на глобальні загрози, а й забезпечують інтеграцію передових технологій та методик безпеки, що сприяють розвитку новітніх підходів у галузі транспорту. Впровадження інноваційних технологій, зокрема у сферах автоматизації, моніторингу та аналізу даних, дозволяє ефективно управляти ризиками, прогнозувати можливі загрози та мінімізувати їхній вплив.

Таким чином, ці напрями гармонізації не тільки сприяють посиленню національної безпеки, але й роблять транспортну систему більш ефективною, екологічно безпечною та адаптованою до вимог європейського законодавства. Це дозволяє Україні впевнено рухатися шляхом інтеграції в Європейський Союз, досягти високих стандартів безпеки та стійкості транспортних систем і створити передумови для сталого розвитку транспортної інфраструктури в майбутньому.

Європейська інтеграція у сфері транспортної безпеки України відіграє ключову роль у забезпеченні національної стійкості, оскільки сприяє зміцненню державної безпеки, економічної стабільності та інтеграції в міжнародні логістичні системи. Підвищення безпеки транспортної інфраструктури забезпечує формування надійних, ефективних і стійких транспортних зв'язків як у межах держави, так і з іншими країнами. Це є надзвичайно важливим для стабільного функціонування економіки, особливо в умовах кризових ситуацій, збройних конфліктів або природних катастроф, коли безперебійна робота транспортних коридорів набуває критичного значення для доставки необхідних ресурсів, товарів і переміщення населення. Усі ці заходи спрямовані на посилення національної стійкості та забезпечення комплексної безпеки держави.

Упровадження європейських стандартів у сфері транспортної інфраструктури сприяє зниженню ризиків, пов'язаних із аваріями, стихійними лихами чи іншими надзвичайними ситуаціями, забезпечуючи своєчасну мобілізацію сил реагування та організовану евакуацію цивільного населення. Включення сучасних технологій, автоматизованих систем моніторингу та управління транспортними потоками дозволяє не лише зменшити ймовірність інцидентів, а й значно підвищити здатність до оперативного реагування на загрози. Застосування таких підходів є необхідною умовою для збереження стабільності національної транспортної системи, а відтак — для загальної національної безпеки та стійкості держави.

Інтеграція України в європейські безпекові структури у сфері транспорту має стратегічне значення для захисту національних інтересів. Розбудова сучасної та надійної транспортної інфраструктури розглядається не лише як передумова економічного розвитку, а й як важливий елемент архітектури безпеки країни. В умовах воєнних загроз або терористичних актів збереження функціональності транспортних мереж дає можливість забезпечити мобільність військових підрозділів, логістику гуманітарної допомоги та координацію зусиль органів державного управління. Таким чином, транспортна інфраструктура, інтегрована в європейську систему безпеки, відіграє фундаментальну роль у гарантуванні національної стійкості.

Інтеграція України в європейську транспортну систему також є дієвим інструментом забезпечення економічної безпеки. Гармонізація стандартів і нормативно-правової бази сприяє зменшенню бар'єрів у міжнародній торгівлі, спрощенню логістичних процесів і посиленню привабливості країни для іноземних інвесторів. Ефективне функціонування транспортної системи в умовах єдиного ринку дозволяє забезпечити стабільний експорт української продукції, знизити вартість транспортування та сприяти створенню нових логістичних маршрутів. Таким чином, міжнародна економічна інтеграція у сфері транспорту безпосередньо підтримує стратегічну мету — підвищення економічної стійкості держави.

В умовах гібридної війни, кіберзагроз та зростаючих екологічних ризиків роль надійної транспортної інфраструктури стає ще більш актуальною. Європейська інтеграція дозволяє Україні не лише підвищити фізичну безпеку об'єктів транспортної інфраструктури, а й запровадити комплексні механізми кіберзахисту транспортних мереж. Таким чином, забезпечується здатність держави функціонувати в умовах багатовимірних загроз, що є критичним чинником для підтримки загальної національної стійкості.

Участь України в європейському транспортному просторі сприяє глибшій інтеграції у глобальні логістичні ланцюги. Уніфіковані правила,

цифрові інструменти контролю та прозорі процедури створюють передумови для підвищення ефективності транскордонного транспортування. Це знижує витрати, пришвидшує обробку вантажів та сприяє розвитку експорту. Зрештою, посилення позицій України як надійного логістичного партнера є важливою складовою не лише економічної, а й національної безпеки, оскільки забезпечує стійкість держави в умовах глобальної конкуренції та геополітичної турбулентності.

Інтеграція України до європейської системи транспортної безпеки є стратегічно важливою для формування національної стійкості. [130]. Вона забезпечує не лише фізичну модернізацію транспортної інфраструктури, але й підвищення здатності держави реагувати на кризи, зміцнює обороноздатність і створює умови для економічної стабільності. Таким чином, усі напрями європейської інтеграції у транспортній сфері мають на меті забезпечення довгострокової національної безпеки України.

У перспективі повна інтеграція системи транспортної безпеки України з нормативно-правовими та інституційними стандартами Європейського Союзу становить ключовий етап на шляху до всебічного включення держави в європейський політичний та економічний простір. Цей процес передбачає не лише уніфікацію регуляторних норм, але й системну модернізацію транспортної інфраструктури, що уможливить підвищення загального рівня безпеки, мінімізацію техногенних ризиків і катастроф, а також запровадження більш ефективних механізмів управління транспортними потоками. В результаті зазначена інтеграція сприятиме включенню України до єдиного європейського транспортного простору, забезпечуючи безперешкодне переміщення товарів і пасажирів між країнами-членами ЄС і зміцнюючи конкурентоспроможність на глобальному ринку.

Подальше впровадження реформ у сфері транспортної безпеки має потенціал стати каталізатором формування спільного європейського простору безпеки, що охоплює як фізичний, так і кібернетичний виміри захисту об'єктів критичної інфраструктури. У контексті цифрової трансформації транспортної

сфери, коли більшість систем управління є автоматизованими та взаємопов'язаними цифровими мережами, зростає потреба в належному рівні кіберзахисту. Інтеграція відповідних європейських стандартів дозволить Україні імплементувати сучасні технології кібербезпеки, включно з алгоритмами раннього виявлення загроз, механізмами реагування на кіберінциденти та системами резервування функціональності.

Узгодженість з європейськими підходами не лише підвищує фізичну і цифрову безпеку транспортних об'єктів, але також сприяє покращенню ефективності управлінських процесів у транспортному секторі, особливо в умовах кризових або надзвичайних ситуацій. Високий рівень стандартизації у сфері безпеки забезпечує взаємодію між національними та міжнародними інституціями, що є передумовою для оперативного реагування на природні катастрофи, техногенні аварії, кіберзагрози та інші надзвичайні події.

Таким чином, європейська інтеграція транспортної безпеки України виступає стратегічно важливим чинником у процесі зміцнення національної стійкості держави. Її реалізація сприяє посиленню внутрішньої безпеки, розвитку критичної інфраструктури, розширенню доступу до європейських ринків і безпекових механізмів. У свою чергу, це відкриває нові можливості для залучення іноземних інвестицій, розвитку економічного потенціалу та поглиблення міждержавної співпраці в межах ЄС.

Безперервна імплементация європейських норм і технічних регламентів у транспортній сфері є необхідною умовою для досягнення довгострокової стабільності, підвищення національної безпеки та укріплення міжнародної суб'єктності України. У цьому контексті формування спільного європейського безпекового середовища, де транспортна інфраструктура розглядається як елемент стратегічної взаємозалежності, стає не лише політичним пріоритетом, але й чинником системного розвитку, що сприяє сталості, добробуту та безпеці усіх його учасників.

3.3 Вдосконалення правового регулювання та управління транспортною безпекою в контексті забезпечення національної безпеки в сучасній Україні

У сучасних умовах формування стійкої системи національної безпеки питання транспортної безпеки набуває особливого значення, адже ефективне функціонування транспортної інфраструктури є критично важливим як для забезпечення життєдіяльності держави, так і для реагування на потенційні загрози. З огляду на виклики, які постають перед транспортною сферою в умовах зростання ризиків техногенного, соціального та геополітичного характеру, виникає об'єктивна потреба в перегляді підходів до правового регулювання і стратегічного управління транспортною безпекою. Йдеться не лише про адаптацію нормативно-правової бази до сучасних реалій, а й про її системне оновлення з урахуванням принципів національної безпеки, інтересів громадян, потреб бізнесу та зобов'язань України в рамках міжнародних угод. У цьому контексті особливої актуальності набуває формування комплексної моделі правового забезпечення транспортної безпеки, яка б поєднувала профілактичні, оперативні та антикризові механізми управління. Нижче розглянуто ключові напрями вдосконалення правового регулювання, необхідні для формування ефективної системи гарантування транспортної безпеки.

Сучасний стан правового забезпечення транспортної безпеки характеризується фрагментарністю, наявністю прогалин, а також повільною адаптацією до нових типів загроз, серед яких особливе місце займають: терористичні акти на транспорті; диверсії на об'єктах інфраструктури (мости, вокзали, аеропорти); кібератаки на системи управління рухом; порушення логістики постачання критичних ресурсів; незаконне втручання в роботу цивільного повітряного руху тощо.

Хоча Закон України «Про національну безпеку України» визнає транспортну систему об'єктом критичної інфраструктури, спеціальне

законодавство у сфері транспортної безпеки досі відсутнє або має декларативний характер. Багато аспектів безпеки регулюються окремими підзаконними актами, які не забезпечують необхідної системності, чіткості та адаптивності до воєнних і гібридних загроз. Це призводить до того, що сучасна правова база не здатна оперативно реагувати на нові виклики та забезпечити належний рівень захисту транспортної інфраструктури. Враховуючи це, основні напрями вдосконалення правового регулювання транспортної безпеки повинні бути спрямовані на створення цілісної, адаптованої та ефективної системи.

Важливим напрямом удосконалення правового забезпечення транспортної безпеки є гармонізація українського законодавства із нормами та стандартами, прийнятими в міжнародній практиці, зокрема в межах Європейського Союзу та Північноатлантичного альянсу. Така гармонізація є не лише частиною євроінтеграційного курсу України, а й необхідною умовою підвищення ефективності системи транспортної безпеки у контексті сучасних викликів, включно з воєнними та гібридними загрозами. Насамперед, слід орієнтуватися на Директиву 2008/114/ЄС [19] щодо ідентифікації та захисту європейської критичної інфраструктури, яка встановлює загальні вимоги до виявлення об'єктів критичної інфраструктури та розробки заходів щодо їх захисту. У цьому контексті гармонізація передбачає адаптацію національного законодавства до принципів ризик-орієнтованого підходу, що базується на попередній оцінці загроз, уразливостей і потенційних наслідків для життєво важливих функцій держави. Відповідна імплементація положень цієї директиви дозволить сформувати уніфіковану систему класифікації критичних об'єктів транспортної інфраструктури та забезпечити належний рівень їхнього захисту. Крім того, гармонізація повинна враховувати рекомендації Європейської агенції з безпеки повітряної навігації (EASA), які стосуються безпеки в авіаційній сфері, зокрема в аспектах кіберзахисту, сертифікації систем управління повітряним рухом та стандартизації заходів безпеки в аеропортах. Адаптація національних правил до європейських вимог

сприятиме підвищенню сумісності з авіаційними системами країн-членів ЄС, покращенню координації у міжнародному повітряному просторі та інтеграції України до єдиного авіаційного простору. Не менш важливою є імплементація стандартів НАТО у сфері військової мобільності та захисту логістичних маршрутів, оскільки сучасна безпекова ситуація в Європі вимагає високого рівня взаємодії між союзниками. Застосування відповідних вимог дозволить Україні забезпечити швидке переміщення військових і гуманітарних вантажів, адаптувати інфраструктуру до потреб оборонного сектору та посилити спроможності до оперативного реагування в умовах конфліктів. У правовому полі це потребує внесення змін до національного законодавства, які передбачатимуть стандартизацію процедур реквізиції транспорту, спрощення прикордонного контролю для військових вантажів та вдосконалення регламенту щодо цивільно-військового співробітництва. Таким чином, гармонізація українського законодавства із європейськими директивами та міжнародними стандартами є не лише технічним завданням, а й стратегічною передумовою формування інтегрованої, стійкої та адаптивної системи транспортної безпеки. Вона забезпечує правову сумісність, інституційну взаємодію та політичну консолідацію України з партнерами по ЄС і НАТО, що є ключовим фактором її безпеки та стійкості в умовах сучасного геополітичного середовища.

З метою подальшого розвитку системи транспортної безпеки України в умовах трансформаційних процесів у сфері національної та міжнародної безпеки, гармонізація законодавства повинна охоплювати не лише адаптацію окремих нормативно-правових актів, а й трансформацію цілісного підходу до управління інфраструктурною безпекою. Йдеться про створення правових механізмів, здатних забезпечити ефективну міжсекторальну координацію, оперативну обмін інформацією між суб'єктами безпеки, а також прозорість процесів управління ризиками.

Крім зазначених європейських директив і стандартів НАТО, актуальним є також врахування положень Глобальної рамкової програми Організації

Об'єднаних Націй у сфері зменшення ризиків стихійних лих (Sendai Framework 2015–2030) [149], яка наголошує на необхідності формування стійких інфраструктур та посилення спроможностей держав до превентивного реагування. В умовах кліматичних змін, частішання техногенних інцидентів і політичної нестабільності важливо розглядати транспортну безпеку в широкому контексті сталого розвитку, з урахуванням екологічних, соціальних та економічних аспектів.

З огляду на стратегічний характер транспорту як основи мобільності, економічної стабільності та державної обороноздатності, гармонізація законодавства має також бути спрямована на забезпечення цифрової безпеки транспортних мереж, включно з кіберзахистом навігаційних систем, інтелектуальної інфраструктури управління рухом та обміну оперативними даними. У цьому аспекті необхідно впроваджувати вимоги міжнародних стандартів, зокрема ISO/IEC 27001 [155] у сфері інформаційної безпеки, а також застосовувати сучасні інструменти криптографічного захисту даних.

Особливу увагу слід звернути і на питання навчання та підготовки кадрів, які працюють у сфері транспортної безпеки. Гармонізація має передбачати інтеграцію європейських освітніх стандартів і програм професійної підготовки, зокрема через участь у програмах обміну, підвищення кваліфікації за стандартами Європейської агенції авіаційної безпеки (European Aviation Safety Agency, EASA) або НАТО, а також створення національних навчальних центрів, які відповідали б вимогам міжнародних акредитаційних систем.

Таким чином, нормативна гармонізація є багатовимірним процесом, що охоплює не лише правові акти, але й інституційні перетворення, технічне переоснащення, кадрове забезпечення та формування нової культури безпеки. У довгостроковій перспективі вона закладає підґрунтя для побудови інтегрованої системи транспортної безпеки, спроможної ефективно функціонувати в умовах високої динаміки загроз та політичної

турбулентності, а також забезпечує зміцнення суверенітету України через практичну реалізацію євроатлантичного курсу.

У межах формування цілісної та дієвої системи транспортної безпеки особливої уваги потребує вдосконалення механізмів юридичної відповідальності за порушення у цій сфері. Одним із ключових напрямів у цьому контексті є посилення адміністративної та кримінальної відповідальності за дії або бездіяльність, які становлять пряму або опосередковану загрозу безпеці функціонування транспортної системи, зокрема за умов підвищеної чутливості інфраструктури до воєнних, гібридних і терористичних загроз. Передусім ідеться про встановлення чітко визначених складів правопорушень, пов'язаних із незаконним втручанням у роботу транспортних засобів або об'єктів критичної інфраструктури. Це може включати несанкціонований доступ до систем управління рухом, спроби блокування транспортних коридорів, порушення цілісності логістичних ланцюгів або застосування спеціальних технічних засобів із метою дестабілізації роботи транспортного комплексу. Такі дії повинні кваліфікуватися як тяжкі злочини, які загрожують не лише безпеці окремих об'єктів, а й національній безпеці в цілому.

Окрему категорію становлять дії, пов'язані з умисною або необережною передачею конфіденційної інформації щодо логістичних переміщень та розташування стратегічних транспортних маршрутів ворожим структурам або третім особам, діяльність яких має деструктивний характер. У зв'язку з цим доцільним є внесення змін до кримінального законодавства, які передбачають підвищені санкції за порушення режиму охорони державної таємниці, недотримання норм обігу службової інформації, а також за дії, що можуть бути кваліфіковані як державна зрада чи пособництво ворожим збройним формуванням. Крім того, важливо встановити більш жорсткі правові наслідки за прояви службової недбалості, яка призвела до тяжких наслідків - зокрема, до загибелі людей, масштабних техногенних катастроф або пошкодження об'єктів, що мають стратегічне значення для функціонування держави.

Недбалість у сфері транспортної безпеки повинна розглядатися не лише як порушення професійних обов'язків, а як загроза національному суверенітету, особливо в умовах збройного конфлікту або воєнного стану. Відповідно, підвищення відповідальності має супроводжуватися запровадженням ефективних механізмів правового контролю, прозорого розслідування інцидентів та забезпечення невідворотності покарання.

У сукупності, удосконалення підходів до юридичної відповідальності у сфері транспортної безпеки має бути спрямоване на формування превентивного правового середовища, у якому жоден акт недбалості, умисного порушення або службового злочину не залишатиметься без адекватної правової оцінки. Це, у свою чергу, сприятиме зменшенню вразливості транспортної інфраструктури, зміцненню довіри до державних інституцій та підвищенню загального рівня безпеки в умовах динамічної загрозової обстановки.

Одним із ключових напрямів забезпечення належного рівня транспортної безпеки є впровадження обов'язкової сертифікації заходів безпеки, що реалізуються як на рівні транспортної інфраструктури, так і безпосередньо у функціонуванні транспортних засобів. Така сертифікація має ґрунтуватися на принципах ризик-орієнтованого підходу, який передбачає систематичну ідентифікацію, аналіз, оцінювання та управління ризиками, що можуть становити загрозу життю, здоров'ю людей, безперебійному функціонуванню критичних об'єктів і національній безпеці загалом. Сертифікація повинна охоплювати увесь комплекс заходів, починаючи від технічного обладнання і завершуючи організаційними процедурами, системами управління інцидентами, реагуванням на надзвичайні ситуації та підготовкою персоналу. Водночас важливо, щоб оцінювання здійснювалося уповноваженими органами або незалежними аудиторами за чітко визначеними критеріями, які відповідають міжнародним стандартам (зокрема ISO 28000 [154], ISO 22301[1], ICAO Annex 17 [152] тощо) та національним законодавчим вимогам.

Використання ризик-орієнтованого підходу у процесі сертифікації дозволить адаптувати заходи безпеки до специфіки об'єкта, виду транспорту, регіону розташування та рівня загроз, замість застосування єдиних жорстких стандартів без урахування реального контексту. Така гнучкість сприятиме ефективнішому використанню ресурсів, підвищенню готовності до нетипових загроз, зменшенню вразливості інфраструктури та оптимізації управлінських рішень. У перспективі впровадження обов'язкової сертифікації може стати передумовою для створення єдиного національного реєстру сертифікованих об'єктів транспортної інфраструктури, що, своєю чергою, забезпечить прозорість системи безпеки, належний контроль з боку держави та вищий рівень довіри з боку громадськості й міжнародних партнерів.

У сучасних умовах високої динаміки загроз, пов'язаних як із зовнішньою військовою агресією, так і з проявами гібридної війни, надзвичайно важливо забезпечити належний рівень державного контролю за станом транспортної безпеки на об'єктах, що мають стратегічне значення для функціонування держави. У цьому контексті особливої актуальності набуває розширення функціональних повноважень Служби безпеки України (СБУ) [110] у сфері захисту критичної транспортної інфраструктури. Йдеться передусім про необхідність права СБУ здійснювати оперативний нагляд і координацію дій суб'єктів транспортної інфраструктури щодо впровадження та дотримання обов'язкових заходів безпеки, особливо в умовах підвищеного ризику або загрози терористичних актів, диверсій, кібернетичних атак чи витоків чутливої інформації. Це передбачає, зокрема, право доступу до закритої технічної документації, участь у плануванні безпекових заходів, перевірку ефективності існуючих систем безпеки, а також можливість вжиття термінових заходів у разі виявлення потенційної небезпеки. Законодавче закріплення зазначених повноважень має супроводжуватися створенням міжвідомчих механізмів взаємодії між СБУ, Міністерством розвитку громад та територій України [54], Національною гвардією України [55], підрозділами Державної служби України з надзвичайних ситуацій [16], а також приватними

операторами транспортної галузі. Це дозволить налагодити цілісну і злагоджену систему реагування, в якій СБУ відіграватиме центральну координуючу роль при забезпеченні національної безпеки у транспортному секторі.

Крім того, доцільно передбачити створення спеціалізованих підрозділів СБУ, що матимуть відповідну підготовку і технічне забезпечення для роботи саме в транспортному середовищі, включаючи морські порти, авіаційні вузли, залізничні вузли та автомагістралі. Посилення присутності таких підрозділів на місцях сприятиме підвищенню спроможності держави до своєчасного виявлення загроз, їх нейтралізації та запобігання реалізації деструктивних сценаріїв, що можуть дестабілізувати функціонування критичних логістичних ланцюгів.

Отже, розширення повноважень СБУ у сфері контролю за транспортною безпекою слід розглядати як один із ключових елементів стратегії зміцнення національної безпеки України. Це дозволить створити ефективну, мобільну та гнучку систему протидії загрозам, яка відповідає актуальним викликам безпекового середовища як в умовах збройного конфлікту, так і у післявоєнний період відбудови та стабілізації.

У цьому контексті особливої актуальності набуває формування ефективної системи управління транспортною безпекою як невід'ємного елементу національної безпеки, так, в умовах повномасштабної збройної агресії та постійного впливу гібридних загроз транспортна інфраструктура перетворюється не лише на інструмент забезпечення економічної стабільності, а й на ключовий фактор оперативної мобільності, обороноздатності та гуманітарної стійкості держави. Тому питання управління транспортною безпекою вже не можуть розглядатися у вузькому технократичному вимірі, а повинні трактуватися як стратегічне завдання, що вимагає міжсекторального підходу, інтеграції з національною системою безпеки та підвищеної політичної уваги. Забезпечення цілеспрямованого, скоординованого й адаптивного управління в цій сфері передбачає, зокрема, наявність чіткої

вертикалі відповідальності, ефективного обміну інформацією між задіяними інституціями, а також впровадження сучасних механізмів ситуаційного моніторингу, аналізу ризиків та кризового реагування. У перспективі, посилення ролі держави у сфері управління транспортною безпекою має розглядатися як невідкладна складова розбудови цілісної архітектури національної безпеки, яка відповідає потребам воєнного часу, а також стратегічному курсу України.

Удосконалення управління транспортною безпекою в контексті забезпечення національної безпеки в сучасній Україні є надзвичайно важливим стратегічним кроком для підтримки стабільності держави, особливо в умовах актуальних внутрішніх і зовнішніх загроз. Сучасна геополітична ситуація, викликає потребу у вдосконаленні національних систем безпеки, зокрема в таких ключових сферах, як транспортна інфраструктура. Транспортні мережі, що включають залізничні, автомобільні, авіаційні та морські шляхи, є життєво важливими для нормального функціонування економіки, забезпечення мобільності населення та здійснення вантажних перевезень, які мають стратегічне значення для обороноздатності країни. У зв'язку з цим, ефективне управління транспортною безпекою стає не лише питанням національної економічної безпеки, але й важливим елементом забезпечення оборонної здатності держави.

В умовах динамічних змін на міжнародній арені, викликаних геополітичними та технологічними факторами, Україна повинна впроваджувати комплексний підхід до управління транспортною безпекою, що включає як адаптацію до традиційних загроз, так і реагування на нові виклики, зокрема військові, кібернетичні та гібридні. Особливу увагу слід приділити удосконаленню системи управління, що забезпечить не лише захист критичних об'єктів транспортної інфраструктури від фізичних загроз, а й створить передумови для боротьби з новітніми формами агресії, які можуть бути спрямовані на порушення нормального функціонування транспортних систем.

Отже, удосконалення управління транспортною безпекою в Україні має включати кілька основних напрямів, що дозволять не лише ефективно протидіяти традиційним загрозам, але й адаптувати національну систему безпеки до нових умов, що виникають унаслідок технічних і політичних змін.



Рис. 3.3 Пріоритетні напрями розвитку управлінських механізмів у сфері транспортної безпеки України [складено автором].

Ці напрями включають: інтеграцію сучасних технологій та інноваційних систем моніторингу; посилення фізичного та технічного захисту критичних об'єктів транспортної інфраструктури; розвиток міжвідомчої співпраці та координації дій органів державної влади; посилення ролі Служби безпеки України та інших правоохоронних органів; забезпечення належного правового регулювання у сфері транспортної безпеки; підготовка та навчання спеціалістів, які здійснюють управління транспортною безпекою; залучення

міжнародних партнерів для обміну досвідом та координації дій в умовах глобальних загроз.

Інтеграція сучасних технологій та інноваційних систем моніторингу є одним з ключових напрямів удосконалення управління транспортними потоками та забезпечення їх безпеки в реальному часі. Впровадження цифрових інструментів, таких як системи автоматичного моніторингу, супутникові технології, а також новітні методи кіберзахисту, є необхідною умовою для підвищення ефективності функціонування транспортної інфраструктури в умовах глобалізації та сучасних загроз. Ці технології дозволяють здійснювати моніторинг і аналіз транспортних потоків на всіх етапах, що забезпечує своєчасне виявлення надзвичайних ситуацій, а також ефективне реагування на них. Системи автоматичного моніторингу дозволяють отримувати дані про стан транспорту та інфраструктури в реальному часі, що істотно знижує час реагування на можливі загрози або порушення. Використання супутникових технологій дає змогу здійснювати моніторинг транспорту, навіть в умовах обмеженої видимості чи в складних природних умовах, що є важливим для забезпечення безпеки в віддалених або важкодоступних регіонах. Окрім того, впровадження передових методів кіберзахисту є надзвичайно актуальним у зв'язку з постійно зростаючими кіберзагрозами. Системи кібербезпеки допомагають захистити інформаційні мережі транспортних компаній, а також критичні інфраструктурні об'єкти від потенційних кібернападів, що можуть мати серйозні наслідки для функціонування транспортної системи та національної безпеки загалом. Таким чином, інтеграція сучасних технологій у сферу транспортної безпеки не лише підвищує ефективність управління транспортними потоками, а й суттєво зміцнює захищеність національної інфраструктури від новітніх загроз, забезпечуючи більш стабільну і безпечну роботу транспортної системи в умовах сучасних викликів.

Посилення фізичного та технічного захисту критичних об'єктів транспортної інфраструктури є невід'ємною складовою стратегії забезпечення

національної безпеки в сучасних умовах. Це повинно охоплювати всі етапи життєвого циклу об'єктів, починаючи від проектування та будівництва і до їх подальшої експлуатації. Основний акцент слід робити на стратегічних транспортних вузлах, таких як залізничні станції, аеропорти, морські порти, а також на критичних об'єктах, таких як автодороги, мости, тунелі та інші важливі елементи інфраструктури, які мають визначальне значення для функціонування транспортної системи. У цьому контексті важливим є впровадження інноваційних технологій і технічних рішень для посилення захисту об'єктів. Це може включати застосування сучасних систем відеоспостереження, сигналізації, контролю доступу, а також впровадження новітніх засобів виявлення та нейтралізації загроз, таких як системи виявлення вибухових пристроїв або спеціалізовані сенсори для моніторингу вібрацій і аномалій. Завданням є також забезпечення фізичних бар'єрів, таких як укріплені конструкції, захисні огорожі, а також удосконалення логістичних маршрутів, що дозволяють мінімізувати ризики потенційних атак або аварій. Крім того, потрібно забезпечити високий рівень підготовки та кваліфікації персоналу, який працює на таких об'єктах, для швидкого реагування на надзвичайні ситуації та правильного застосування технічних засобів захисту. Інтеграція таких заходів в єдину систему управління транспортною безпекою дозволить значно знизити уразливість ключових об'єктів від терористичних атак, природних катастроф, техногенних загроз, а також допоможе зберегти стабільність та безпеку транспортної інфраструктури в умовах зовнішніх і внутрішніх викликів.

Розвиток міжвідомчої співпраці та координації дій органів державної влади, що відповідають за управління транспортною безпекою, є невід'ємною складовою системи забезпечення комплексного підходу до захисту транспортної інфраструктури в Україні. У сучасних умовах, коли загрози, що виникають у сфері транспорту, є різноманітними за своїми джерелами та характеристиками, ефективна взаємодія між органами державної влади, місцевими адміністраціями та приватними операторами транспортних послуг

стає необхідною умовою для своєчасного реагування на надзвичайні ситуації, що можуть негативно вплинути на безпеку транспорту. У цьому контексті важливим є формування єдиної комунікаційної платформи, що забезпечить оперативний обмін інформацією між усіма учасниками процесу управління транспортною безпекою. Налагодження тісної координації між державними органами, зокрема Міністерством внутрішніх справ, Міністерством інфраструктури, Державною службою з надзвичайних ситуацій та іншими установами, а також органами місцевого самоврядування дозволить значно підвищити ефективність реагування на надзвичайні події. Це забезпечить не лише оперативність, а й точність у виконанні заходів, спрямованих на локалізацію та усунення загроз для безпеки транспортних систем. Особливу увагу слід приділити залученню приватних операторів транспортних послуг до загального механізму управління безпекою. Приватні компанії, які здійснюють транспортні перевезення, мають значний потенціал для надання важливої інформації, а також можуть бути залучені до процесу реагування на інциденти завдяки наявності відповідних ресурсів і технологій. Включення цих суб'єктів у систему управління транспортною безпекою є важливим для забезпечення комплексного захисту на всіх етапах функціонування транспортної інфраструктури.

Для досягнення високого рівня координації та ефективності дій необхідно також впроваджувати сучасні технології управління та обміну інформацією, зокрема автоматизовані системи моніторингу, що дозволяють здійснювати реальний контроль за транспортними потоками та оперативно виявляти можливі загрози. Крім того, регулярні навчання, тренування та симуляції кризових ситуацій для всіх учасників процесу дозволять підвищити рівень підготовленості до реагування в умовах реальних загроз. Таким чином, розвиток міжвідомчої співпраці в управлінні транспортною безпекою є важливим фактором, що сприяє підвищенню оперативності та ефективності в реагуванні на загрози, а також зміцненню загальної стійкості транспортної інфраструктури в умовах сучасних викликів.

Посилення ролі Служби безпеки України та інших правоохоронних органів у забезпеченні безпеки транспортних комунікацій є критично важливим для стабільності та ефективності національної безпеки, зокрема в умовах наявних військових загроз і терористичних ризиків. У зв'язку з цим необхідно розвивати механізми інтеграції СБУ в систему забезпечення безпеки транспортної інфраструктури, що включає постійний моніторинг, аналіз та оцінку рівня загроз на всіх етапах функціонування стратегічних транспортних об'єктів. Зважаючи на високий рівень уразливості транспортних об'єктів до терористичних атак і військових загроз, СБУ повинна здійснювати не лише контроль за станом безпеки, а й активно сприяти оперативному реагуванню на надзвичайні ситуації. Це передбачає вдосконалення механізмів виявлення потенційних загроз, попередження актів саботажу, диверсій та терористичних атак, що можуть мати серйозні наслідки для безпеки транспортної інфраструктури. Одним з ключових напрямів посилення ролі СБУ є забезпечення належної взаємодії з іншими правоохоронними органами, зокрема Національною поліцією, Державною прикордонною службою та митними органами. Таке співробітництво дозволить злагоджено реагувати на порушення безпеки на різних етапах переміщення товарів та осіб, а також сприятиме координації дій у разі виникнення кризових ситуацій. Для підвищення ефективності забезпечення безпеки транспортних комунікацій важливо також вбудувати в систему управління транспортною безпекою новітні технології моніторингу та кіберзахисту [133], що дозволяють не лише фізично охороняти об'єкти інфраструктури, а й протидіяти кіберзагрозам, які можуть виникати в умовах сучасних технологічних змін. Впровадження таких технологій дозволить своєчасно виявляти і нейтралізувати загрози на рівні інформаційних та операційних систем. Таким чином, посилення ролі СБУ та інших правоохоронних органів у забезпеченні безпеки транспортних комунікацій є необхідним кроком до створення єдиного та ефективного механізму захисту інфраструктури країни в умовах постійних і

всеохоплюючих загроз, що стають дедалі більш складними і різноманітними в сучасному світі.

Забезпечення належного правового регулювання у сфері транспортної безпеки є фундаментальним елементом для забезпечення ефективного функціонування системи безпеки транспорту та є важливою складовою національної безпеки. Це передбачає гармонізацію національного законодавства з міжнародними стандартами безпеки, а також створення механізмів, здатних оперативно адаптувати нормативно-правову базу до нових загроз та викликів. Гармонізація національного законодавства з міжнародними стандартами безпеки є необхідною умовою для інтеграції України в глобальну систему безпеки та забезпечення її відповідності сучасним міжнародним вимогам. Це включає адаптацію національних нормативно-правових актів до стандартів Європейського Союзу, НАТО, а також інших міжнародних організацій, що визначають правила і вимоги в галузі транспортної безпеки. Така інтеграція сприяє створенню єдиної правової рамки для регулювання транспортної безпеки, що забезпечує сумісність та ефективну взаємодію з іншими державами та міжнародними інститутами. Водночас, правова система в сфері транспортної безпеки повинна мати здатність до швидкої адаптації, що забезпечить оперативне реагування на нові або непередбачувані загрози. Для цього необхідно запровадити механізми, що дозволяють оперативно змінювати законодавчу та нормативно-правову базу відповідно до виникаючих викликів, таких як кіберзагрози, терористичні акти, природні катастрофи або військові конфлікти. Така динамічна правова система забезпечить постійну актуальність і відповідність вимогам безпеки. Крім того, важливою складовою є створення ефективних інструментів для моніторингу та оцінки впливу чинних нормативно-правових актів на забезпечення транспортної безпеки. Це дозволить своєчасно коригувати та вдосконалювати правову основу, враховуючи зміни в умовах зовнішніх та внутрішніх загроз. Водночас, правова регуляція має забезпечити баланс між безпековими вимогами та іншими суспільними інтересами, такими

як економічний розвиток, соціальна стабільність та екологічна безпека. Таким чином, ефективне правове регулювання у сфері транспортної безпеки є необхідною умовою для формування адаптивної, стійкої та інтегрованої системи безпеки, що здатна оперативно реагувати на нові виклики та забезпечити належний рівень захисту транспортної інфраструктури на всіх етапах її функціонування.

Підготовка та навчання спеціалістів, які здійснюють управління транспортною безпекою, є важливим аспектом, що безпосередньо впливає на ефективність функціонування всієї системи транспортної безпеки, особливо в умовах сучасних викликів, які виникають через постійну зміну загроз і технологічного середовища. Це передбачає комплексний підхід, що включає впровадження інноваційних методів навчання, які відповідають міжнародним стандартам та надають можливість ефективно реагувати на різноманітні ситуації, зокрема, у випадку надзвичайних подій. У цьому контексті важливою є інтеграція сучасних технологій у навчальний процес, таких як використання симуляторів, віртуальних тренажерів, а також платформ для дистанційного навчання. Ці інструменти дозволяють проводити тренування в реальному часі, що значно підвищує ефективність підготовки спеціалістів і забезпечує можливість оперативно реагувати на актуальні загрози. Інноваційні методи навчання створюють умови, близькі до реальних, що дає змогу спеціалістам здобути практичний досвід у вирішенні кризових ситуацій, зокрема, під час техногенних катастроф або надзвичайних подій. Залучення міжнародних експертів, організація стажувань і участь у міжнародних тренінгах є важливими складовими цієї стратегії. Вони дозволяють не лише покращити професійні навички, але й розширити кругозір спеціалістів, адаптуючи найкращий міжнародний досвід до умов національної транспортної інфраструктури. Удосконалення кваліфікації має охоплювати не лише технічні та операційні аспекти, але й забезпечення знань у сферах правового регулювання, управлінських технологій, а також співпраці міжвідомчих структур та міжнародних організацій у сфері транспортної безпеки.

Підвищення кваліфікації спеціалістів повинно бути постійним процесом, зокрема, через запровадження програм сертифікації та регулярних атестацій, що дозволяють адаптувати навички до нових загроз і змін в міжнародних стандартах безпеки. Система безперервної освіти є ключовим елементом у забезпеченні сталого розвитку компетенцій у галузі, що дозволяє спеціалістам оперативного адаптуватися до змін і своєчасно реагувати на нові виклики. Таким чином, ефективне навчання та підготовка спеціалістів у сфері транспортної безпеки є критичним елементом у забезпеченні належного рівня захисту транспортної інфраструктури та зниженні потенційних ризиків, що можуть загрожувати стабільності національної безпеки, що в свою чергу сприяє зміцненню загальної системи національної безпеки в умовах сучасних глобальних загроз.

Залучення міжнародних партнерів для обміну досвідом та координації дій в умовах глобальних загроз є важливим елементом у підвищенні ефективності управління транспортною безпекою. У сучасних умовах глобалізації, коли загрози на транспортних комунікаціях можуть бути транснаціональними за своїм характером, співпраця з міжнародними організаціями та країнами-партнерами набуває стратегічного значення. Це включає участь у міжнародних угодах, програмах та ініціативах, спрямованих на забезпечення безпеки транспорту та боротьбу з тероризмом. Інтеграція у міжнародні структури дозволяє отримувати доступ до передового досвіду та найкращих практик у галузі транспортної безпеки, а також сприяє адаптації національних стратегій до світових стандартів. Зокрема, участь у глобальних ініціативах дає можливість обмінюватися інформацією про новітні загрози, координацію дій при боротьбі з тероризмом та іншими типами злочинної діяльності, що можуть бути спрямовані на транспортні інфраструктури. Важливим аспектом є також спільне реагування на кризові ситуації та загрози, що виникають внаслідок глобальних катастроф або терористичних актів. Завдяки тісній співпраці з міжнародними партнерами, країна може отримати необхідну технічну та матеріальну допомогу для своєчасної ліквідації

наслідків таких подій, а також для забезпечення оперативної безпеки на стратегічних об'єктах.

Отже, залучення міжнародних партнерів для обміну досвідом та координації дій є необхідною складовою системи транспортної безпеки, що дозволяє забезпечити не тільки ефективний захист національних інтересів, а й сприяє зміцненню міжнародної співпраці у боротьбі з глобальними загрозами.

Таким чином, удосконалення управління транспортною безпекою виступає необхідною умовою для посилення національної безпеки в Україні, оскільки транспортна інфраструктура є критично важливою складовою економічної стабільності та соціального розвитку країни. У сучасних умовах, коли загрози безпеці на транспорті мають глобальний характер і можуть бути спричинені як зовнішніми, так і внутрішніми чинниками, ефективне управління транспортною безпекою є важливим елементом стратегічної політики держави. Цей процес вимагає не лише впровадження новітніх технологій, таких як автоматизовані системи моніторингу, кіберзахист і системи управління кризовими ситуаціями [129], але й комплексного підходу до посилення фізичної охорони транспортної інфраструктури, що включає в себе розвиток сучасних засобів фізичної безпеки, укріплення об'єктів критичної інфраструктури та застосування нових методів контролю за переміщенням вантажів і пасажирів. Це дозволяє мінімізувати ризики техногенних аварій, терористичних атак та інших негативних впливів, які можуть зашкодити транспортній мережі. Крім того, значне місце в забезпеченні транспортної безпеки займає розвиток міжнародної співпраці. В умовах глобалізації, коли загрози можуть виходити за межі національних кордонів, країни повинні ефективно взаємодіяти між собою, обмінюючись інформацією, досвідом та кращими практиками. Залучення міжнародних партнерів до вирішення проблем у сфері транспортної безпеки дозволяє забезпечити комплексний підхід до протидії загрозам, що мають глобальний характер, таким як кіберзлочинність, тероризм, або екологічні катастрофи, що можуть виникнути внаслідок аварій на транспортних комунікаціях. Не менш

важливою складовою є постійний моніторинг ризиків та оцінка потенційних загроз, що дозволяє своєчасно реагувати на нові виклики та адаптувати заходи безпеки до змінюваних умов. Це передбачає не лише використання сучасних технологій для збору і аналізу даних, але й створення ефективних механізмів прогнозування та превентивних дій, що дозволяють зменшити ймовірність виникнення надзвичайних ситуацій. Оперативність і гнучкість системи управління безпекою на транспорті забезпечить здатність реагувати на будь-які зміни в оперативній ситуації та забезпечити безпеку громадян і національних інтересів.

Отже, удосконалення управління транспортною безпекою є стратегічно важливим напрямком для зміцнення національної безпеки України, що потребує комплексного підходу, що поєднує інноваційні технології, зміцнення фізичної охорони інфраструктури, активну міжнародну співпрацю та безперервний моніторинг ризиків. Це дасть змогу не лише підвищити ефективність реагування на існуючі загрози, але й підготувати систему до можливих нових викликів, що виникатимуть у майбутньому.

Висновки до розділу 3

1. Обґрунтовано, що підвищення стійкості транспортної інфраструктури та забезпечення безпеки перевезень є складними, багатовимірними завданнями, що вимагають інтеграції різних підходів. Це передбачає не лише модернізацію фізичної інфраструктури, а й впровадження передових цифрових технологій для моніторингу та управління ризиками, що дозволяють оперативно реагувати на загрози. Основними елементами є також міжнародна співпраця та інтеграція національної транспортної системи в європейські та глобальні безпекові стандарти, включаючи гармонізацію національних норм з вимогами ЄС та активний обмін інформацією між державами. Важливим компонентом є вдосконалення нормативно-правової бази, яка забезпечує

прозорість процедур реагування на надзвичайні ситуації, а також зміцнення інституційної спроможності органів управління через інвестиції в розвиток кадрів і інформаційних технологій. Лише комплексний підхід здатен забезпечити ефективне функціонування транспортної інфраструктури та її здатність витримувати виклики сучасного середовища.

2. Проаналізовано підходи щодо інтеграції України до європейських безпекових структур у транспортному секторі як чинника стратегічного значення, що сприяє посиленню національної стійкості та зміцненню системи державної безпеки в умовах сучасного безпекового середовища. Розбудова сучасної транспортної інфраструктури розглядається не лише як фундаментальний чинник економічного розвитку, але й як ключовий елемент оборонного потенціалу держави, особливо в умовах актуалізації воєнних загроз, терористичних ризиків та гібридних викликів. З'ясовано, що процес уніфікації національної нормативно-правової бази та гармонізації процедур із законодавством Європейського Союзу сприяє оптимізації логістичних процесів, зниженню транзакційних витрат, підвищенню інвестиційної привабливості та інтеграції України у глобальні ланцюги постачання. Відповідно, такі трансформації мають позитивний вплив на загальний рівень економічної та енергетичної безпеки держави. Особливу актуальність набуває цифровий вимір європейської інтеграції у сфері транспортної безпеки, який передбачає впровадження інноваційних механізмів кіберзахисту, забезпечення інформаційної стійкості критичної інфраструктури та підвищення її адаптивності до багатовимірних загроз. Імплементация відповідних європейських підходів сприяє удосконаленню системи управління транспортними потоками, налагодженню міжвідомчої взаємодії в умовах надзвичайних ситуацій та зменшенню ймовірності виникнення техногенних і природних катастроф. Повноцінне впровадження європейських стандартів у транспортній галузі України є запорукою формування єдиного безпекового простору, поглиблення міждержавної кооперації, підвищення

конкурентоспроможності на міжнародному рівні та розширення доступу до інституційних і фінансових механізмів Європейського Союзу.

3. Запропоновано підходи щодо удосконалення управління у сфері транспортної безпеки, яка є невід'ємною складовою зміцнення національної безпеки України, оскільки транспортна інфраструктура є критично важливою для забезпечення економічної стабільності та соціального розвитку країни. У сучасних умовах, коли загрози безпеці на транспорті мають глобальний характер і можуть бути спричинені як зовнішніми, так і внутрішніми чинниками, ефективне управління у сфері транспортної безпеки стає ключовим елементом державної стратегії безпеки. Цей процес передбачає не лише впровадження передових технологій, таких як автоматизовані системи моніторингу, кіберзахист та управління кризовими ситуаціями, але й комплексний підхід до посилення фізичної охорони транспортної інфраструктури. Останній включає в себе розвиток сучасних засобів фізичної безпеки, укріплення об'єктів критичної інфраструктури та застосування інноваційних методів контролю за переміщенням вантажів і пасажирів, що дозволяє мінімізувати ризики техногенних аварій, терористичних атак та інших негативних впливів. Окрім того, важливим компонентом забезпечення транспортної безпеки є розвиток міжнародної співпраці. В умовах глобалізації, коли загрози можуть виходити за межі національних кордонів, країни повинні ефективно взаємодіяти, здійснюючи обмін інформацією, досвідом та кращими практиками. Залучення міжнародних партнерів до вирішення проблем у сфері транспортної безпеки сприяє комплексному підходу до протидії глобальним загрозам, таким як кіберзлочинність, тероризм або екологічні катастрофи, що можуть виникнути внаслідок аварій на транспортних комунікаціях. Не менш важливим є постійний моніторинг ризиків та оцінка потенційних загроз, що дає змогу своєчасно реагувати на нові виклики й адаптувати заходи безпеки до змінюваних умов. Це включає використання сучасних технологій для збору та аналізу даних, а також створення ефективних механізмів прогнозування й превентивних дій, що

дозволяють зменшити ймовірність виникнення надзвичайних ситуацій. Оперативність і гнучкість системи управління безпекою транспорту забезпечують здатність реагувати на зміни в оперативній ситуації й гарантують безпеку громадян та національних інтересів.

Для підвищення ефективності правового регулювання та управління у сфері транспортної безпеки України доцільним є впровадження низки прикладних заходів. Зокрема, актуальним постає створення сертифікаційних освітніх програм на базі закладів вищої освіти та спеціалізованих навчальних центрів з урахуванням європейських стандартів і міждисциплінарного підходу. Це дозволить сформувати компетентний кадровий потенціал, здатний діяти в умовах складних безпекових викликів.

Крім того, доцільним є нормативне закріплення можливостей використання новітніх цифрових технологій — штучного інтелекту, відеоаналітики, сенсорних мереж, геоінформаційних систем — у процесах прогнозування загроз, моніторингу інфраструктури та координації дій у надзвичайних ситуаціях. Такий підхід сприятиме підвищенню адаптивності транспортної системи до внутрішніх і зовнішніх дестабілізаційних чинників.

Таким чином, удосконалення управління транспортною безпекою є стратегічно важливим напрямом для зміцнення національної безпеки України, що вимагає комплексного підходу, поєднуючи інноваційні технології, зміцнення фізичної охорони інфраструктури, активну міжнародну співпрацю та безперервний моніторинг ризиків. Це дозволить не лише підвищити ефективність реагування на існуючі загрози, а й підготувати систему до можливих нових викликів у майбутньому.

ВИСНОВКИ

У дисертаційній роботі запропоновано вирішення наукової задачі, яка полягає у теоретичному обґрунтуванні та розробленні рекомендацій щодо забезпечення транспортної безпеки як складової державної політики у сферах національної безпеки та оборони в сучасній Україні. Одержані в процесі дослідження результати дають підстави зробити такі висновки.

1. Проаналізовано стан розробки наукової проблематики, який показав, що транспортна безпека є важливою складовою національної безпеки України. Забезпечення транспортної безпеки, як наукова проблема, знаходиться на етапі активного розвитку, однак потребує більш глибоких теоретичних досліджень та вдосконалення наукових підходів до її переосмислення та розроблення рекомендацій для практичного застосування. Транспортна безпека розглядається як багатогранний і динамічний елемент, що охоплює не тільки захист інфраструктури, але й запобігання потенційним загрозам на різних рівнях. Проаналізовано теоретичні підходи до визначення поняття та змісту транспортної безпеки, що дало змогу встановити: зміст даного поняття охоплює комплекс заходів і дій, спрямованих на захист транспортної інфраструктури та учасників транспортного процесу, а також на забезпечення стабільного функціонування транспортної системи в умовах різних загроз. Обґрунтовано, що транспортну безпеку слід розуміти як об'єкт державного управління в системі забезпечення національної безпеки, що позначає стан захищеності об'єктів транспортної інфраструктури, транспортних засобів, споживачів транспортних послуг, працівників транспортного комплексу, природного довкілля від актів незаконного втручання, а також загроз природного та техногенного характеру. Транспортна безпека охоплює стан захищеності транспортної системи від загроз для забезпечення її сталого функціонування та включає інструменти й механізми управління ризиками як стан надійного захисту транспортної галузі та її суб'єктів від потенційних небезпек, включаючи техногенні катастрофи,

акти тероризму. Зроблено висновок, що включення транспортної безпеки до загальної системи національної безпеки є необхідною умовою для ефективного управління ризиками і запобігання надзвичайним ситуаціям.

2. Здійснена систематизація підходів до нормативного закріплення стратегічних пріоритетів у сфері транспортної безпеки засвідчила об'єктивну необхідність чіткого формулювання цілей і завдань державної політики у відповідній галузі. Встановлено, що наявність узгодженої системи стратегічних орієнтирів є ключовою передумовою для забезпечення ефективного функціонування механізмів управління транспортною безпекою. Особливої актуальності набуває впровадження комплексних стратегічних документів, які б не лише визначали пріоритетні напрями розвитку сфери транспортної безпеки, а й містили б чітко структуровані заходи щодо їх реалізації з урахуванням національного контексту та міжнародних зобов'язань України. Зроблено висновок, що чинна нормативно-правова база, попри існування окремих позитивних напрацювань, залишається фрагментарною та недостатньо адаптованою до сучасних викликів, що зумовлює необхідність її системного оновлення задля належного нормативного забезпечення досягнення стратегічних цілей у контексті національної безпеки.

3. Проаналізовано міжнародний досвід формування державної політики у сфері транспортної безпеки, що засвідчив наявність значних напрацювань у багатьох країнах світу щодо побудови ефективних, стійких та адаптивних систем управління відповідною сферою. Зазначений досвід демонструє комплексний підхід до питання забезпечення безпеки транспорту, який включає нормативно-правове регулювання, розвиток інституційного потенціалу, впровадження інноваційних технологій, а також міжвідомчу координацію та міжнародне співробітництво. Це створює передумови для України здійснити цілеспрямовану адаптацію кращих світових практик з урахуванням національного контексту, внутрішньої соціально-політичної ситуації та безпекових викликів. Особлива увага в аналізі приділена європейським стандартам у сфері транспортної безпеки, які виступають

орієнтиром для вдосконалення національного правового поля, а також для посилення інтеграційних процесів України у межах європейського безпекового простору. Потенціал імплементації таких стандартів розглянуто як один із ключових чинників посилення ефективності державної політики у означеній сфері.

4. Здійснений комплексний аналіз сучасного стану забезпечення транспортної безпеки в Україні засвідчив, що, попри наявність певної нормативно-правової та інституційної бази, рівень ефективності чинних механізмів правового регулювання та державного управління у цій сфері є недостатньо високим. Серед ключових проблем виокремлено фрагментарність регуляторної політики, недосконалість координації між відповідальними органами, а також недостатній рівень реалізації стратегічних документів на практиці. Водночас, виявлено окремі позитивні тенденції, які свідчать про поступове підвищення рівня транспортної безпеки в країні. Зокрема, йдеться про впровадження нових технологічних рішень, оновлення матеріально-технічної бази транспортної інфраструктури, а також поступове формування системи ризик-орієнтованого підходу до забезпечення безпеки на різних рівнях. Незважаючи на ці зрушення, актуальною залишається потреба в подальшій інтеграції правових норм і управлінських рішень, які б забезпечували цілісність і узгодженість заходів у сфері транспортної безпеки. Особливої уваги потребує удосконалення нормативного регулювання з урахуванням нових безпекових загроз, що постають у контексті як внутрішньої нестабільності, так і зовнішніх геополітичних викликів.

5. Окреслено перспективні напрями правового регулювання та вдосконалення системи управління транспортною безпекою, які в сучасних умовах набувають особливої актуальності. Зазначені підходи передбачають, насамперед, формування більш гнучкої, адаптованої до актуальних загроз та викликів нормативно-правової бази, здатної забезпечити належний рівень правового реагування на динамічні зміни у сфері транспортної діяльності. У цьому контексті важливим є не лише оновлення існуючих законодавчих актів,

але й створення комплексної стратегії правового регулювання з урахуванням потреб різних секторів транспортної інфраструктури. Крім того, наголошено на необхідності реформування управлінських структур із метою підвищення їхньої функціональної спроможності, оперативності прийняття рішень і прозорості у взаємодії між усіма зацікавленими сторонами. Особливе значення має імплементація європейських стандартів безпеки, що дозволить забезпечити відповідність вітчизняної системи транспортної безпеки міжнародним вимогам і сприятиме інтеграції України в загальноєвропейський безпековий простір. У межах запропонованих підходів також передбачено посилення міжвідомчої координації та налагодження ефективної комунікації між органами державної влади, місцевого самоврядування, суб'єктами господарювання та громадянським суспільством. Окрему увагу приділено впровадженню новітніх технологій та інноваційних рішень, здатних підвищити рівень моніторингу, прогнозування та управління ризиками в транспортному секторі, що в сукупності сприятиме зміцненню національної безпеки України в умовах зростаючих глобальних викликів.

У контексті вдосконалення системи правового регулювання та підвищення ефективності управління у сфері транспортної безпеки України доцільним є впровадження низки конкретних практичних заходів, спрямованих на забезпечення сталого функціонування транспортної сфери в умовах зростаючих загроз. Зокрема, актуальним є створення комплексної системи професійної підготовки фахівців з транспортної безпеки, що має включати запровадження сертифікаційних освітніх програм на базі профільних закладів вищої освіти та спеціалізованих навчальних центрів. Такі програми повинні розроблятися з урахуванням європейських стандартів, сучасних кваліфікаційних вимог і міждисциплінарного підходу до підготовки кадрів у сфері безпеки транспорту. Це дозволить формувати висококваліфікований кадровий потенціал, здатний ефективно діяти в умовах ризиків техногенного, терористичного, екологічного та кібернетичного характеру.

Крім того, необхідним є законодавче унормування можливості залучення новітніх цифрових технологій, зокрема штучного інтелекту, відеоаналітики, сенсорних мереж і геоінформаційних систем, до процесів ідентифікації потенційних загроз, прогнозування надзвичайних ситуацій, оперативного моніторингу транспортної інфраструктури, а також управління потоками транспорту і координації дій у кризових ситуаціях. Така ініціатива сприятиме підвищенню рівня ситуаційної обізнаності відповідальних органів, забезпеченню своєчасного реагування на небезпеки та підвищенню загальної стійкості транспортної системи України до дестабілізаційних впливів.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Аналіз стану безпеки руху та аварійності на наземному транспорті в Україні за 2022 рік. Державна служба України з безпеки на транспорті. URL: https://dsbt.gov.ua/sites/default/files/imce/Bezpeka_DTP/2023/analiz_avariynosti_2022_1.pdf
2. Аналіз стану безпеки руху та аварійності на наземному транспорті в Україні за 9 місяців 2023 року. Державна служба України з безпеки на транспорті. URL: https://dsbt.gov.ua/sites/default/files/imce/Bezpeka_DTP/2023/analiz_avariynosti_9_misyaciv_2023.pdf
3. Анохін А. М. Зарубіжний досвід забезпечення безпеки дорожнього руху та профілактики дорожньо-транспортних пригод. Юридичний науковий електронний журнал. № 10. 2022. С.809-813.
4. Антонова О. Р. Становлення спільної транспортної політики ЄС у сфері повітряних перевезень: управлінсько-правовий вимір. Південноукраїнський правничий часопис. Ч. 1. 4-2022. С.3-8.
5. Атаманчук Т. Р. Проблеми забезпечення безпеки використання повітряних суден в Україні. 2018. URL: <https://surl.lt/kloxfz>.
6. Бахур Н. Залучення інвестицій у відбудову транспортної галузі в Україні. Національний інститут стратегічних досліджень. 17 жовтня 2022. URL: <https://niss.gov.ua/news/komentari-ekspertiv/zaluchennya-investytsiy-u-vidbudovu-transportnoyi-haluzi-v-ukrayini>
7. Бесчастний В., Собакарь А. Державна політика транспортної безпеки України: актуальні питання реалізації. Віче. 2010. № 4. С. 2-5.
8. Бойко А. В. Адміністративно-правове забезпечення державної транспортної політики в Україні : дис...д.ю.наук : 12.00.07 / Науково-дослідний інститут публічного права. Дніпропетровський національний університет внутрішніх справ. Київ, 2021. 480 с.

9. Брусакова О. В. Адміністративно-правові засади забезпечення публічного порядку і безпеки на авіаційному транспорті в Україні. Сучасні проблеми правової системи України та інших країн світу. 2020. С.440-442.
10. Ваньчук І. Д. Поняття й сутнісні ознаки правового регулювання суспільних відносин: сучасний погляд. Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія Право. Вип. 32. Т. 1. 2015. С.7-10.
11. Великий тлумачний словник сучасної української мови : 250000 / уклад. та голов. ред. В. Т. Бусел. Київ; Ірпінь: Перун, 2005. VIII, 1728 с.
12. Воронюк Н. П. Зарубіжний досвід ефективності планування заходів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Право і суспільство. № 1. 2023. С.172-177.
13. Господарський кодекс України : Закон України від 16 січня 2003 року № 436-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15#Text>
14. Гуцалюк О. М., Бондар Ю. А. Безпековий менеджмент авіаційного транспорту в контексті сталого розвитку національної економіки. 2020. С.82-94. URL: <file:///D:/Users/User/Downloads/bezpekoviyy-menedzhment-aviatsiynogo-transportu-v-konteksti-stalogo-rozvitku-natsionalnoyi-ekonomiki.pdf>
15. Даценко В., Гречуха Д. Відбудова залізничного транспорту повоєнної України. Що потрібно зробити. Transparency International Ukraine. 2023. 27 с.
16. Державна служба України з надзвичайних ситуацій. URL: <https://dsns.gov.ua>
17. Деякі питання діяльності центральних органів виконавчої влади : постанова Кабінет Міністрів України від 17 грудня 2022 р. № 1400. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1400-2022-%D0%BF#Text>
18. Деякі питання оптимізації функціонування центральних органів виконавчої влади у сферах морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства : постанова Кабінет Міністрів України від 6 березня 2022 р. №212. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/212-2022-%D0%BF#Text>

19. Директива Ради 2008/114/ЄС від 8 грудня 2008 року про ідентифікацію і визначення європейських критичних інфраструктур та оцінювання необхідності покращення їх охорони та захисту : Директива; Рада ЄС від 08.12.2008 № 2008/114/ЄС // База даних «Законодавство України» / Верховна Рада України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/go/984_002-08

20. Дмитренко А. О. Басс В. О. Досвід європейських країн у сфері правового регулювання безпеки дорожнього руху. Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти: матеріали XIII Міжнародної науковопрактичної конференції (в авторській редакції), (м. Кривий Ріг, 16 листопада 2018 року). Кривий Ріг, 2018. С. 67-70.

21. Дмитриченко М. І. Міжнародний досвід формування механізмів регулювання транспортної галузі. Науковий вісник Ужгородського національного університету. Випуск 13, частина 1. 2017. С.151-155.

22. Допілка В. О., Загороднюк С. О., Осадца Р. О. Правова характеристика безпеки мореплавства. Науковий вісник Ужгородського Національного Університету. Серія Право. Вип. 76. Ч.2. 2023. С.98-100.

23. Енциклопедичний словник з державного управління / уклад. : Ю. П. Сурмін, В. Д. Бакуменко, А. М. Михненко та ін. ; за ред. Ю. В. Ковбасюка, В. П. Трошинського, Ю. П. Сурміна. К. : НАДУ, 2010. 820 с.

24. Жученко Є. Ю. Кримінологічна характеристика та запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху : 081 Право. Донецький державний університет внутрішніх справ, Кропивницький. 2023. 281 с.

25. Забезпечення безпеки на транспорті, дорожньому господарстві та об'єктах поштового зв'язку. URL: <https://mtu.gov.ua/reforms/wp-content/uploads/Zabezpechennya-bezpeki-na-transporti.pdf>

26. Завдання та цілі. Національне бюро розслідувань на транспорті. URL: <https://nbaai.gov.ua/zavdannya-ta-czili/>

27. Запорожень Т. В. Аналітична платформа SAS (Statistical analysis system). Вчені записки ТНУ імені В.І.Вернадського. Серія: Державне управління. Том 29(68). №2. 2018. С.68-74.

28. Звіт «Стан безпеки судноплавства та аварійності на водному транспорті в Україні (у тому числі і за її межами, але із українськими суднами), включаючи маломірні (малі) судна за 2021 рік з наростаючим підсумком». Державна служба морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України. URL: https://marad.gov.ua/storage/app/sites/1/uploaded-files/08022022/Zvit_2021rik.pdf

29. Звіт «Стан безпеки судноплавства та аварійності на водному транспорті в Україні (у тому числі і за її межами, але із українськими суднами), включаючи маломірні (малі) судна за 2020 рік з наростаючим підсумком». Державна служба морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України. URL: https://marad.gov.ua/storage/app/sites/1/uploaded-files/16012021/Zvit_2020.pdf

30. Звіт «Стан безпеки судноплавства та аварійності на водному транспорті в Україні (у тому числі і за її межами, але із українськими суднами), включаючи маломірні (малі) судна, за січень – червень 2023 року з наростаючим підсумком». Державна служба морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України. URL: https://marad.gov.ua/storage/app/sites/1/uploaded-files/Zvit_1_2023.pdf

31. Імплементацийний Регламент Комісії (ЄС) 2015/1998 від 5 листопада 2015 року встановлюючи детальні заходи щодо впровадження спільних базових стандартів авіаційної безпеки. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32015R1998>

32. Інформація про водний транспорт України. Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України. URL: <https://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-vodniy-transport-ukraini.html>

33. Інформація про Українські залізниці. Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України. URL: <https://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-ukrainski-zalznici.html>
34. Калюжний А. П. Адміністративно-правове регулювання перевезень залізничним транспортом в Україні : дис... канд. ю. наук : 12.00.07 / Науково-дослідний інститут публічного права, Дніпропетровський державний університет внутрішніх справ, Дніпро, 2023. 215 с.
35. Калюжний А. П. Зміст та особливості нормативної складової організаційно-правового механізму регулювання залізничних перевезень в Україні. Юридична наука. №2(104). Том 2. 2020. С.108-116.
36. Клепікова О. В. Інституційно-правовий характер транспортної безпеки. Вісник господарського судочинства. №1. 2016. С. 168-176.
37. Клепікова О. В. Транспортна безпека як засіб державного регулювання. Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія Право. Вип. 55. Том 1. 2019. С.150-153.
38. Клепікова О. В. Транспортна безпека як засіб державного регулювання. Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія Право. Вип. 55. Том 1. 2019. С.150-153.
39. Ключко А., Семенець-Орлова І. (2022). Національна безпека: український вимір. Наукові праці Міжрегіональної Академії управління персоналом. Політичні науки та публічне управління, (2(62), 66-75. [https://doi.org/10.32689/2523-4625-2022-2\(62\)-10](https://doi.org/10.32689/2523-4625-2022-2(62)-10)
40. Ключко А., Семенець-Орлова І. (2023). Система співробітництва з НАТО в зміцненні безпеки державного кордону в сучасних умовах. Наукові праці Міжрегіональної Академії управління персоналом. Політичні науки та публічне управління, (1(67), 31-36. [https://doi.org/10.32689/2523-4625-2023-1\(67\)-4](https://doi.org/10.32689/2523-4625-2023-1(67)-4)
41. Ковальов В. Г. Система забезпечення транспортної безпеки: теоретична інтерпретація. Публічне управління та митне адміністрування. №1(18). 2018. С.18-27.

42. Кодекс торговельного мореплавства України : Закон України від 23 травня 1995 року № 176/95-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-%D0%B2%D1%80#Text>

43. Кодекс України про адміністративні правопорушення : Закон Української РСР від 7 грудня 1984 р. № 8073-Х. Відомості Верховної Ради України, 1984. додаток до № 51. Ст.1123. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text>

44. Конвенція про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_167#Text

45. Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_165#Text

46. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 р. Дата приєднання України: 10.08.1992 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_038#Text

47. Конституція України: прийнята на п'ятій сесії Верховної Ради України 28 червня 1996 р. Відомості Верховної Ради України, 1996. № 30. Ст.141.

48. Корж І. Безпека: методологічні підходи до поняття. National law journal: teory and practice. August, 2019. С.68-72.

49. Корж І. Ф. Адміністративно-правове регулювання відносин у сфері державної безпеки України : монографія. Вінниця : ТОВ «Нілан-ЛТД», 2013. 384 с.

50. Крихтіна Ю. О. Державна політика розвитку транспортної галузі України: теорія, методологія, практика : монографія. Харків: «Діса плюс», 2022. 336 с.

51. Куманов В. М. Проблеми та перспективи розвитку транспортної інфраструктури: досвід зарубіжних країн та України. International scientific e-journal ЛОГОС. ONLINE. № 5 (January, 2020). URL: <https://www.ukrlogos.in.ua/10.11232-2663-4139.05.10.html>

52. Малахов Г. Б. Розвиток сучасного антитерористичного законодавства США. Інформація і право. № 4(43). 2022. С.96-101.
53. Матвєєва А. В. Транспортна безпека держави як складова національної транспортної політики. Право та інновації. № 3 (19). 2017. С.30-35.
54. Міністерство розвитку громад та територій України. URL: <https://mtu.gov.ua>
55. Національна гвардія України. URL: <https://ngu.gov.ua>
56. Національний координатор діяльності з пошуку і рятування на морі. Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України. URL: <https://mtu.gov.ua/content/nacionalniy-koordinator-diyalnosti-z-poshuku-i-ryatuvannya-na-mori.html>
57. Никифрук О. І. Політика модернізації наземних транспортних систем України : 08.00.03 дис... док.екон.наук. НАН України ДУ «Інститут економіки та прогнозування НАН України». Київ, 2015. 482 с.
58. Новікова А. М. Україна в системі міжнародних транспортних коридорів: Монографія. К,: НІПМБ, 2003.493 с.
59. Оверковська Т. К., Хом'яченко С. І., Єряшов Є. К. Правові засади забезпечення екологічної безпеки аеропортів в Україні. Юридичний вісник. №3 (36). 2015. С.17-21.
60. Оперативна інформація щодо основних показників діяльності авіаційної галузі за січень 2022 року. Держава авіаційна служба України. URL: <https://avia.gov.ua/pro-nas/statistika/operativna-informatsiya/>
61. Побережний Л. Я., Яворський А. В., Цих В. С., Станецький А. І., Грицанчук А. В. Підвищення рівня екологічної безпеки трубопровідних мереж нафтогазового комплексу України. Науково-технічний журнал «Техногенно-екологічна безпека». № 1. 2017. С.24-31.
62. Повітряний кодекс України : Закон України від 19 травня 2011 року № 3393-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text>

63. Положення про класифікацію транспортних подій на залізницях України : наказ Міністерства інфраструктури України від 12 січня 2012 року № 12. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0117-12#Text>

64. Полянська А. Є. Державне забезпечення безпеки польотів повітряних суден цивільної авіації. Науковий вісник Ужгородського Національного Університету. Вип. 68. Серія Право. 2021. С.190-194.

65. Про автомобільний транспорт : Закон України від 5 квітня 2001 року № 2344-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text>

66. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення відповідальності за окремі правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху : Закон України від 16 лютого 2021 року № 1231-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1231-20#Text>

67. Про внутрішній водний транспорт : Закон України від 3 грудня 2020 року № 1054-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1054-20#Text>

68. Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації : Закон України від 21 березня 2017 року № 1965-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1965-19#Text>

69. Про деякі заходи щодо створення умов для розвитку та підвищення якості автомобільних доріг: Указ Президента України від 19 липня 2019 року № 529/2019. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/529/2019#Text>

70. Про дорожній рух : Закон України від 30 червня 1993 року № 3353-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text>

71. Про закриття морських портів : наказ Міністерства інфраструктури України від 28 квітня 2022 року. №256. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0470-22#Text>

72. Про залізничний транспорт : Закон України від 4 липня 1996 року № 273/96-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/273/96-%D0%B2%D1%80#Text>

73. Про затвердження Авіаційних правил України «Інструкція з організації та здійснення контролю на безпеку в аеропортах України» : наказ Державної авіаційної служби України від 15 березня 2019 р. № 322. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0594-19#Text>

74. Про затвердження Авіаційних правил України «Правила використання повітряного простору України»: наказ Державна авіаційна служба України від 11 травня 2018 року № 430/210. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1056-18#Text>

75. Про затвердження Авіаційних правил України «Правила охорони повітряних суден та інших важливих об'єктів цивільної авіації, забезпечення контролю доступу до них» : наказ Державної авіаційної служби України від 7 серпня 2019 р. №1017. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0991-19#Text>

76. Про затвердження Авіаційних правил України «Правила сертифікації та затвердження зареєстрованих агентів, відомих вантажовідправників» : наказ Державної авіаційної служби України від 14 вересня 2020 р. № 1276. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1099-20#Text>

77. Про затвердження Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2023 року : постанова Кабінет Міністрів України від 21 грудня 2020 р. № 1287. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1287-2020-%D0%BF#Text>

78. Про затвердження Інструкції з оцінки рівня загрози безпеці цивільної авіації України : наказ Міністерство інфраструктури України від 17 червня 2020 р. № 356. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0960-20#Text>

79. Про затвердження інструкцій з оформлення уповноваженими посадовими особами Державної служби України з безпеки на транспорті матеріалів про адміністративні правопорушення у сфері безпеки на автомобільному транспорті : наказ Міністерство інфраструктури України від 27 вересня 2021 року № 512. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1286-21#Text>

80. Про затвердження критеріїв, за якими оцінюється ступінь ризику від провадження господарської діяльності у сферах перевезення пасажирів, небезпечних вантажів, небезпечних відходів морським і річковим транспортом та безпеки на морському та річковому транспорті (крім сфери безпеки мореплавства суден флоту рибної промисловості) та визначається періодичність проведення планових заходів державного нагляду (контролю) Державною службою морського та річкового транспорту : постанова Кабінет Міністрів України від 10 липня 2019 р. № 602. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/602-2019-%D0%BF#Text>

81. Про затвердження Переліку національних стандартів для цілей застосування Технічного регламенту безпеки інфраструктури залізничного транспорту : наказ Міністерства інфраструктури України від 3 лютого 2022 р. № 69. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0069733-22#Text>

82. Про затвердження Положення про Державну авіаційну службу України : постанова кабінет міністрів України від 8 жовтня 2014 р. № 520. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/520-2014-%D0%BF#Text>

83. Про затвердження Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті : постанова Кабінет Міністрів України від 11 лютого 2015 р. № 103. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/103-2015-%D0%BF#Text>

84. Про затвердження Положення про Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України : постанова Кабінет Міністрів України від 30 червня 2015 р. № 460. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/460-2015-%D0%BF#n8>

85. Про затвердження Положення про навчання та перевірку знань посадових осіб, які здійснюють державний нагляд за забезпеченням безпеки судноплавства на морському і річковому транспорті : наказ Міністерство транспорту та зв'язку України від 3 грудня 2004 року № 1062. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1608-04#Text>

86. Про затвердження Положення про систему управління безпекою руху на залізничному транспорті : наказ Міністерства інфраструктури України від 24 грудня 2020 року. №842. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0351-21#Text>

87. Про затвердження Положення про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті : наказ Міністерства транспорту України від 20 листопада 2003 року. № 904. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1193-03#Text>

88. Про затвердження Порядку ведення Реєстру об'єктів інфраструктури внутрішнього водного транспорту : постанова Кабінет Міністрів України від 16 лютого 2022 р. № 408. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/408-2022-%D0%BF#Text>

89. Про затвердження Технічного регламенту безпеки інфраструктури залізничного транспорту: постанова Кабінет Міністрів України від 11 липня 2013 року № 494. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/494-2013-%D0%BF#Text>

90. Про морські порти України : Закон України від 17 травня 2012 року № 4709-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4709-17#Text>

91. Про національну безпеку : Закон України від 21 червня 2018 року № 2469-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2469-19#Text>

92. Про Національну систему пошуку і рятування на морі : постанова Кабінет Міністрів України від 6 березня 2022 року № 227. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/227-2022-%D0%BF#Text>

93. Про невідкладні заходи із забезпечення безпеки дорожнього руху : Указ Президента України від 20 листопада 2007 року № 1121/2007. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1121/2007#Text>

94. Про оптимізацію системи центральних органів виконавчої влади : постанова Кабінету Міністрів України від 10 вересня 2014 року № 442. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/442-2014-%D0%BF#Text>

95. Про перевезення небезпечних вантажів : Закон України від 6 квітня 2000 року № 1644-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1644-14#Text>

96. Про передачу державних підприємств, установ та організацій до сфери управління Державної служби морського та річкового транспорту : розпорядження Кабінету Міністрів України від від 24 жовтня 2018 року № 863-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/863-2018-%D1%80#Text>

97. Про ратифікацію Угоди між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом і його державами-членами, з іншої сторони, про спільний авіаційний простір : Закон України 17 лютого 2022 року № 2067-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2067-20#Text>

98. Про рішення Ради національної безпеки і оборони України від 14 вересня 2020 року «Про Стратегію національної безпеки України»: Указ Президента України; Стратегія від 14.09.2020 № 392/2020 // База даних «Законодавство України» / Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/392/2020>

99. Про Стратегію національної безпеки України : Указ Президента України від 14 вересня 2020 року №392/2020. URL: <https://www.president.gov.ua/documents/3922020-35037>

100. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року : розпорядження Кабінету Міністрів України від 21 жовтня 2020 року № 1360-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-%D1%80#n8>

101. Про транспорт : Закон України від 10 листопада 1994 року № 232/94-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80#Text>

102. Про трубопровідний транспорт : Закон України від 15 травня 1996 року № 192/96-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/192/96-%D0%B2%D1%80#Text>

103. Про утворення Координаційного комітету з пошуку і рятування на морі : постанова Кабінет Міністрів України від 16 листопада 2016 року № 830. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/830-2016-%D0%BF#Text>

104. Про функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період : Закон України від 20 жовтня 1998 року № 194-XIV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/194-14#Text>

105. Регламент (ЄС) № 300/2008 Європейського парламенту та ради від 11 березня 2008 року про спільні правила у сфері безпеки цивільної авіації та скасування Регламенту (ЄС) № 2320/2002. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32008R0300>

106. Регламент Комісії (ЄС) № 72/2010 від 26 січня 2010 року, що встановлює процедури для проведення інспекцій Комісії у сфері авіаційної безпеки. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32010R0072>

107. Романович І. І. Адміністративна система забезпечення авіаційної безпеки. 2018. URL: <https://surl.li/ehdtbz>

108. Рудик М. М. Безпека дорожнього руху як складова національної безпеки. Юридичний науковий електронний журнал. № 2. 2023. С.446-449. URL: http://www.lsej.org.ua/2_2023/105.pdf

109. Ситник Г.П. Державне управління у сфері національної безпеки (концептуальні та організаційно-правові засади). URL: <https://nmc.dsns.gov.ua/upload/1/6/3/7/9/2019-9-14-sitnik-du.pdf>

110. Служба безпеки України. URL: <https://ssu.gov.ua>

111. Смерічевський С., Райчева Л., Михальченко О. Проблеми і перспективи модернізації транспортного комплексу національної економіки. Економіка та суспільство. Вип. 38. 2022. URL: <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/1504/1449>
<https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-38-76>

112. Соловйова О. О. Загальний курс транспорту : навч. посібник. О. О. Соловйова, І. І. Висоцька, І. М. Герасименко. К. : НАУ, 2019. 244 с.

113. Сукмановська Л. М. Забезпечення транспортної безпеки як компонент протидії проявам тероризму на транспорті. Юридичний науковий електронний журнал. № 6. 2017. С.257-260. URL: http://www.lsej.org.ua/6_2017/76.pdf
114. Тарахонич Т. І. Ефективність правового регулювання. Наукові записки. Том 26. Юридичні науки. 2004. С.82-84.
115. Тимчишин Т. М. Адміністративно-правові засоби забезпечення транспортної безпеки національною поліцією. «Молодий вчений». № 2(66), лютий, 2019. С.596-600.
116. Транспортна стратегія Drive Ukraine 2030: квиток у нову реальність. Українська правда. 26 червня 2018 року. URL: <https://www.epravda.com.ua/columns/2018/06/26/638169/>
117. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони. Угоду ратифіковано із заявою Законом № 1678-VII від 16 вересня 2014 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011#Text
118. Федонюк С. Транспортна політика Європейського Союзу: електронний конспект лекції / Луцьк: Волин. нац. ун-т ім. Лесі Українки, 2022. 42 с.
119. Фердман Г. П. Забезпечення безпеки на водному транспорті України: державно-управлінський аспект. Вчені записки ТНУ імені В. І. Вернадського. Серія: Державне управління. Том 31 (70). № 2. 2020. С.236-240.
120. Фердман Г. П. Забезпечення безпеки на залізничному транспорті: державно-управлінський аспект. Публічне управління та митне адміністрування. № 2 (25). 2020. С.210-214.
121. Фердман Г. П. Загрози транспортній безпеці України за умов глобалізації: державно-управлінський аспект. Публічне управління і адміністрування в Україні. Вип. 17. 2020. С.147-151.

122. Фердман Г. П. Нормативно-правові засади забезпечення транспортної безпеки України. Вчені записки ТНУ імені В.І. Вернадського. Серія: Державне управління. Том 31 (70). № 3. 2020. С.239-243.

123. Фердман Г. П. Сутність поняття транспортної безпеки: державно-управлінський аспект. Право та державне управління. №2. 2020. С.231-236.

124. Філик Н. В. Безпека польотів та питання вдосконалення механізму її забезпечення. Юридичний вісник. №1(54). 2020. С.14-19.

125. Філіпенко А. С. Міжнародний досвід забезпечення безпеки дорожнього руху. Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти: матеріали Міжнародної науково-практичної конференції (в авторській редакції). Кривий Ріг, 2012. С.138-141.

126. Функціонування транспортного сектору України в умовах правового режиму воєнного стану. Національний інститут стратегічних досліджень. 13 квітня 2022 року. URL: <https://niss.gov.ua/news/komentari-ekspertiv/funktsionuvannya-transportnoho-sektoru-ukrayiny-v-umovakh-pravovoho>

127. Цивільний кодекс України : Закон України від 16 січня 2003 року № 435-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text>

128. Цигилик Ю. Організаційно-правовий механізм удосконалення безпеки дорожнього руху шляхом включення персонального електричного транспорту до єдиної транспортної системи України. Krakowskie Studia Małopolskie 2021. nr 3 (31). С.98-115.

129. Чабанов А. М. Виклики та пріоритети транспортної безпеки України: управлінський вимір. Публічне управління та адміністрування в Україні: євроінтеграційний поступ: II всеукр. наук.-практ. конф. за міжнар. участю (30 трав. 2025 р., Івано-Франківськ).

130. Чабанов А. М. Імплементация европейских стандартов транспортной безопасности как чинник национальной стойкости Украины. *Суспільство і національні інтереси*. 2025.

131. Чабанов А. М. Особливості нормативно-правового регулювання транспортної безпеки України: реалії та перспективи. *Публічне урядування*. 2023. №3. С. 66-74. [https://doi.org/10.32689/2617-2224-2023-3\(36\)-8](https://doi.org/10.32689/2617-2224-2023-3(36)-8)
132. Чабанов А. М. (2023). Поняття та змістове наповнення транспортної безпеки в державно-управлінському вимірі. *Експерт: парадигми юридичних наук і державного управління*, 2023. (3(27), 68-77. [https://doi.org/10.32689/2617-9660-2023-3\(27\)-70-79](https://doi.org/10.32689/2617-9660-2023-3(27)-70-79)
133. Чабанов А. М. Транспортна безпека як складова державної політики забезпечення національної безпеки в умовах цифрового суспільства. *Цифрове суспільство: міжнародні економічні відносини, управління, фінанси та соціум: матеріали міжнар. наук.-практ. конф. (25 квіт. 2025р., Дніпро)*
134. Чемодурова А. Правове регулювання та його ефективність у сучасному світі. *Підприємництво, господарство і право*. № 4. 2020. С.252-267.
135. Черній В. Д. Правове регулювання функціонування системи органів місцевого самоврядування в Україні. *Право та державне управління*. № 3 (28). 2017. С.288-292.
136. Acquis communautaire: європейська правнича термінологія. URL: <https://law.chnu.edu.ua/acquis-communautaire-yevropeiska-pravnycha-terminolohiia/>
137. Aufgaben und Struktur. Bundesministerium fur Digitales und Verkehr. URL: <https://bmdv.bund.de/DE/Ministerium/Aufgaben-Struktur/aufgaben-struktur.html>
138. Australia's national transport safety investigator ATSB. Australian Government. URL: <https://www.atsb.gov.au/>
139. Aviation Security. European Commission. URL: https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/aviation-security_en
140. Baldwin D. A. The Concept of Security. *Review of International Studies*. URL: https://www.cambridge.org/core/journals/review-of-international-studies/article/abs/the-concept-of-security/67188B6038200A97C0B0A370FDC9D6B8?utm_source=chatgpt.com

141. European Union. URL: <https://eu-ua.kmu.gov.ua/european-union/>
142. Federal Aviation Administration. U.S. Department of Transportation. URL: <https://www.transportation.gov/briefing-room/safetyfirst/federal-aviation-administration>
143. Federal Highway Administration. U.S. Department of Transportation. URL: <https://www.transportation.gov/briefing-room/safetyfirst/federal-highway-administration>
144. Federal Motor Carrier Safety Administration. U.S. Department of Transportation. URL: <https://www.transportation.gov/briefing-room/safetyfirst/federal-motor-carrier-safety-administration>
145. Federal Railroad Administration. Administration. U.S. Department of Transportation. URL: <https://www.transportation.gov/briefing-room/safetyfirst/federal-railroad-administration>
146. Federal Transit Administration. U.S. Department of Transportation. URL: <https://www.transportation.gov/briefing-room/safetyfirst/federal-transit-administration>
147. Ferdman H. P. Analysis of traffic control systems of japan and israel as major subsidies for providing transport safety. Modern systems of science and education in the USA, EU and other countries. January, 2022. PP. 27-30.
148. Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz - BEVVG). URL: <https://www.gesetze-im-internet.de/bevvg/BEVVG.pdf>
149. Global risk research agenda for 2030. URL: <https://council.science/our-work/disaster-risk-reduction/>
150. Hurkovskyi M. P. Forms of transport safety in air transport. Social and Legal Studios, 5(1), 2022. pp. 29-34.
151. ICAO. URL: <https://www.icao.int/Pages/default.aspx>
152. ICAO Annex 17. URL: <https://www.icao.int/security/sfp/pages/annex17.aspx>

153. International Maritime Organization (IMO). URL: <https://www.imo.org>
154. ISO 28000 Certification: Security Management System – DNV. URL: <https://www.dnv.com/services/iso-28000-2022-security-management-systems-4344/>
155. ISO/IEC 27001. URL: <https://www.iso.org/standard/27001>
156. ISO 22301. URL: <https://www.iso.org/standard/75106.html>
157. Land Transport Security. European Commission. URL: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/security-safety/land-transport-security_en
158. Luftverkehr bildet heute einen wichtigen Teil der modernen Verkehrsinfrastruktur. Bundesministerium für Digitales und Verkehr. URL: <https://bmdv.bund.de/DE/Themen/Mobilitaet/Luft/Luftverkehr/luftverkehr.html>
159. Luftverkehrssicherheitsprogramm der Bundesrepublik Deutschland. Bundesministerium für Digitales und Verkehr. URL: <https://bmdv.bund.de/DE/Themen/Mobilitaet/Luft/Luftverkehrssicherheit/luftverkehrssicherheit.html>
160. Maritime Administration. U.S. Department of Transportation. URL: <https://www.transportation.gov/briefing-room/safetyfirst/maritime-administration>
161. Maritime security. European Commission. URL: https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/maritime/maritime-security_en
162. Mätningar i trafikmiljö. URL: <https://ntf.se/var-kompetens/trafikmiljo/>
163. Minister und Hausleitung. Bundesministerium für Digitales und Verkehr. URL: <https://bmdv.bund.de/DE/Ministerium/Minister-Hausleitung/minister-hausleitung.html>
164. Mobility and Transport. What is the EU doing to improve security and safety of transport in the EU? European Commission. URL: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/security-safety_en

165. National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) URL: <https://www.usa.gov/agencies/national-highway-traffic-safety-administration>
166. National Road Safety Strategy 2021-30. Australia. URL: <https://www.roadsafety.gov.au/nrss>
167. OECD. Risk Management and Corporate Governance. URL: <https://legalinstruments.oecd.org/en/instruments/OECD-LEGAL-0405>
168. Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration. U.S. Department of Transportation. URL: <https://www.transportation.gov/briefing-room/safetyfirst/pipeline-and-hazardous-materials-safety-administration>
169. Proposal for a regulation of the European parliament and of the council amending Regulation (EC) No 1071/2009 and Regulation (EC) No 1072/2009 with a view to adapting them to developments in the sector. COM/2017/0281 final - 2017/0123 (COD). URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=COM:2017:0281:FIN>
170. Regulation (EU) 2020/1055 of the European Parliament and of the Council of 15 July 2020 amending Regulations (EC) No 1071/2009, (EC) No 1072/2009 and (EU) No 1024/2012 with a view to adapting them to developments in the road transport sector. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32020R1055>
171. Sicherheit auf See. Bundesministerium für Digitales und Verkehr. URL: <https://bmdv.bund.de/DE/Themen/Mobilitaet/Wasser/Maritime-Sicherheit/maritime-sicherheit.html>
172. Sicherheit im Schienenverkehr. Bundesministerium für Digitales und Verkehr. URL: <https://bmdv.bund.de/DE/Themen/Mobilitaet/Schiene/Sicherheit-Schienenverkehr/sicherheit-schienenverkehr.html>
173. Transit Safety & Oversight (TSO). Federal Transit Administration. URL: <https://www.transit.dot.gov/regulations-and-guidance/safety/transit-safety-oversight-tso>
174. Transport - Partnership with EU - European integration portal. URL: <https://eu-ua.kmu.gov.ua/en/partnership/transport/>

175. TSI Act - Questions and Answers. Australia's national transport safety investigator ATSB. Australian Government. URL: <https://www.atsb.gov.au/tsi-act-questions-and-answers>

176. UIC - International union of railways. URL: <https://uic.org>

177. U.S. Department of Transportation. URL: <https://www.transportation.gov/briefing-room/safetyfirst/us-department-transportation>

178. Verkehrssicherheit – eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe. Bundesministerium für Digitales und Verkehr. URL: <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Verkehrssicherheit/verkehrssicherheit-gesamtgesellschaftliche-aufgabe.html>

179. Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung 2021 bis 2030. URL: https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/broschuere-verkehrssicherheitsprogramm-2021-bis-2030.pdf?__blob=publicationFile

ДОДАТКИ

Додаток А

ДОВІДКИ ПРО ВПРОВАДЖЕННЯ

057005

Приватне акціонерне товариство
«Вищий навчальний заклад
«МІЖРЕГІОНАЛЬНА
АКАДЕМІЯ УПРАВЛІННЯ
ПЕРСОНАЛОМ»



The Private Joint-Stock Company
«Higher Education Institution
«Interregional
Academy
of Personnel Management»

Україна, 03039, Київ-39, вул. Фрометівська, 2,
Тел. +33 (044) 490-95-00, maup.com.ua
e-mail: iapm@iapm.edu.ua

2, Frometivs'ka Str., 03039 Kyiv, Ukraine,
Tel. +38 (044) 490-95-00, maup.com.ua
e-mail: iapm@iapm.edu.ua

"21" лютого 2025 № 463/1

ДОВІДКА

про участь науково-дослідні роботи
аспіранта кафедри публічного адміністрування

Чабанова Андрія Михайловича

Дослідження на тему "Транспортна безпека в Україні як складова державної політики у сфері національної безпеки" виконане відповідно до наукової роботи НДР Міжрегіональної Академії управління персоналом на тему "Розвиток публічного управління та адміністрування в умовах системних галузевих реформ: соціальні, економічні, безпекові та культурні аспекти" (номер державної реєстрації 0121U110533).

У рамках даної наукової теми НДР було проведено комплексне дослідження проблеми удосконалення управління транспортною безпекою як складової державної політики національної безпеки в умовах актуальних гібридних загроз. Такий підхід передбачив інтеграцію безпекових (захист стратегічних об'єктів, технічний моніторинг, кібербезпека, оцінка ризиків), управлінських (міжвідомча координація, стратегічне планування, кризовий менеджмент, взаємодія з приватним сектором) та правових (гармонізація acquis communautaire ЄС, регулювання повноважень, імплементація директив, юридична відповідальність) механізмів з метою формування цілісної та адаптивної системи реагування на загрози в транспортній сфері.

Здобувачем було окреслено напрями формування адаптивної моделі управління транспортною безпекою в умовах змін середовища безпеки та зростання ризиків у транспортній сфері, суть якої зведено до забезпечення гнучкого, проактивного та скоординованого реагування на загрози шляхом впровадження інноваційних інструментів управління ризиками, розвитку багаторівневої системи моніторингу, посилення міжсекторальної взаємодії, а також адаптації управлінських рішень до динаміки зовнішніх і внутрішніх викликів.

Результати, одержані в межах дисертаційного дослідження, мають як теоретичну, так і прикладну цінність. Сформульовані положення, висновки та рекомендації можуть бути використані у практиці діяльності органів публічної влади, під час підготовки проєктів нормативно-правових актів, а також у освітньому процесі.

Науковий керівник теми НДР,
доктор наук з державного управління,
професор

Інна СЕМЕНЕЦЬ-ОРЛОВА

МАУП





**КРОПИВНИЦЬКА РАЙОННА ВІЙСЬКОВА АДМІНІСТРАЦІЯ
КІРОВОГРАДСЬКОЇ ОБЛАСТІ**

вул. Дарвіна, 25, м. Кропивницький, Кіровоградська область, 25014, тел. (0522) 56-05-00,
e-mail: inbox1@kirrda.kr-admin.gov.ua, сайт: kropsrda.gov.ua, код в ЄДРПОУ 04055067

№ _____
на № _____ від _____

ДОВІДКА
про впровадження результатів дисертаційного дослідження
Чабанова Андрія Михайловича
«Транспортна безпека в Україні як складова державної політики
у сфері національної безпеки»,
що представлена на здобуття наукового ступеня доктора філософії за
спеціальністю 281 - Публічне управління та адміністрування

Результати дослідження, отримані у ході виконання дисертаційної роботи «Транспортна безпека в Україні як складова державної політики у сфері національної безпеки», використовуються у роботі Кропивницької районної державної адміністрації.

Дисертантом розроблено теоретичні положення і практичні рекомендації, які можуть бути використані органами державної влади для вдосконалення механізмів державного управління у сфері транспортної безпеки з урахуванням ризиків, що виникають у контексті воєнних дій в Україні. Практичну цінність має запропоноване автором поняття «транспортна безпека» як об'єкта державного управління в системі національної безпеки, що дає змогу аналізувати стан захищеності транспортної системи від загроз для забезпечення її сталого функціонування. Досліджені інструменти й механізми управління ризиками у транспортній сфері та науково-методологічні засади дозволять удосконалити адміністрування і управління в системі органів влади, проводити аналіз ризиків, стратегічне планування, розвивати міжвідомчу координацію, цифровізацію управлінських процесів, посилити державний контроль, гармонізувати правові норми з європейськими стандартами.

Впровадження результатів дослідження Чабанова А. М. мають прикладний характер і актуальні для вдосконалення нормативно-правової бази діяльності органів публічної влади в сучасних реаліях в Україні.

**Начальник районної
військової адміністрації**

Віталій ПАСТУШЕНКО



АСУД "ДОК ПРОФ 3"
Кропивницька районна військова адміністрація
№01-22/303/1 від 11.06.2025
КЕП Пастушенко Віталій Анатолійович



ГРОМАДСЬКА ОРГАНІЗАЦІЯ
"АГЕНТСТВО РОЗВИТКУ
ТЕРИТОРІЙ"
25006, Україна, м. Кропивницький,
вул. Єгорова 40
e-mail: info@tda-invest.org.ua
код ЄДРПОУ 41150840



NONGOVERNMENTAL PUBLIC
ORGANIZATION
"TERRITORY DEVELOPMENT
AGENCY"
Ukraine, Kropyvnytskyi,
Egorova street, 40
e-mail: info@tda-invest.org.ua

від 11 червня 2025 року № 27

Для надання до спеціалізованої
вченої ради за місцем захисту
дисертації

ДОВІДКА

**про впровадження результатів дисертаційного дослідження
Чабанова Андрія Михайловича**

**"Транспортна безпека в Україні як складова державної політики у сфері
національної безпеки",**

що представлена на здобуття наукового ступеня доктора філософії за
спеціальністю 281 - Публічне управління та адміністрування

Результати дослідження, отримані в ході виконання дисертаційної роботи "Транспортна безпека в Україні як складова державної політики у сфері національної безпеки", використовуються у роботі Громадської організації "Агентство розвитку територій" (далі – ГО "АРТ").

Дисертантом розроблено теоретичні положення і практичні рекомендації, які застосовуються ГО "АРТ" для реалізації програм і проєктів економічного розвитку на місцевому і регіональному рівнях. Практичну цінність має запропоноване автором поняття "транспортна безпека", як об'єкта державного управління в системі національної безпеки, що дає змогу аналізувати стан захищеності транспортної системи від загроз для забезпечення її сталого функціонування. При розробці програм комплексного відновлення територій Київської області ГО "АРТ" використовувались розроблені інструменти і механізми управління ризиками та науково-методологічні засади у транспортній сфері, проводився аналіз ризиків та цифровізація управлінських процесів.

Впровадження результатів дослідження Чабанова А. М. мають прикладний характер і актуальні для комплексного вдосконалення нормативно-правової бази в сучасних реаліях в Україні.

З повагою

Голова Агентства



Олександр МІЛЬТО

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ НАУКОВИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

А. В яких опубліковані основні наукові результати здобувача

Статті у фахових виданнях України:

1. Чабанов А. М. Особливості нормативно-правового регулювання транспортної безпеки України: реалії та перспективи. *Публічне урядування*. 2023, №3, С. 66-74. [https://doi.org/10.32689/2617-2224-2023-3\(36\)-8](https://doi.org/10.32689/2617-2224-2023-3(36)-8)
2. Чабанов А. М. (2023). Поняття та змістовне наповнення транспортної безпеки в державно-управлінському вимірі. *Експерт: парадигми юридичних наук і державного управління*, 2023, 3(27), 68-77. [https://doi.org/10.32689/2617-9660-2023-3\(27\)-70-79](https://doi.org/10.32689/2617-9660-2023-3(27)-70-79)
3. Чабанов А. М. Імплементация європейських стандартів транспортної безпеки як чинник національної стійкості України. *Суспільство і національні інтереси*, 2025, 5(13), С. 709-720.

Статті у виданнях, що входять у наукометричну базу Scopus:

4. Hordieiev M, Nalyvaiko N, Parkhomenko-Kutsevil O, Molyboha R, Chabanov A. The Metamorphosis of Global Trade Routes: Immediate Challenges and Advanced Logistics Techniques. *Management (Montevideo)* [Internet]. 2025, 17, 3:257, <https://managment.ageditor.uy/index.php/managment/article/view/257>.

Особистий внесок: проаналізовано сучасні цифрові інструменти у переосмисленні операцій ланцюга поставок, підвищенні стійкості та швидкості реагування, запропоновано модель управління ризиками, адаптованих до викликів цифрової трансформації, пов'язаних з кібербезпекою та витратами у транспортній сфері.

В. Які додатково відображають наукові результати дисертації

Тези конференцій:

5. Чабанов А. М. Транспортна безпека як складова державної політики забезпечення національної безпеки в умовах цифрового суспільства. *Цифрове суспільство: міжнародні економічні відносини, управління, фінанси*

та соціум: матеріали міжнародної науково-практичної конференції. Дніпро : Університет митної справи та фінансів (25 квіт. 2025 р., Дніпро). С. 200-202.

6. Чабанов А. М. Виклики та пріоритети транспортної безпеки України: управлінський вимір. Публічне управління та адміністрування в Україні: євроінтеграційний поступ : матеріали Всеукраїнської науково-практичної конференції за міжнародною участю (Івано-Франківськ, 30 травня 2025 р.). С. 372-376.

7. Чабанов А., Семенець-Орлова І. Окремі аспекти забезпечення безпеки залізничного транспорту України в умовах сучасних викликів. Економіка та публічне управління: нові виклики та рішення: матеріали Всеукр. наук.-практ. конф., Харків, 18-19 січня 2024 р. / Редкол.: В. В. Лебедченко та ін. Національний аерокосмічний університет ім. М. Є. Жуковського «ХАІ», 2024. С. 247-250.

Особистий внесок: визначені проблеми забезпечення безпеки залізничного транспорту України в умовах сучасних викликів.

8. Чабанов А.М. Стратегічні завдання транспортної безпеки в умовах сучасних викликів. Збереження національної ідеї та національної самосвідомості українського народу в контексті історичних подій ХХ–ХХІ століть : зб. наук. пр. Хмельницького ін-ту МАУП. Хмельницький: Вид-во МАУП, 2023. Вип. 16. С. 236-242.

9. Чабанов А.М. Основні підходи до поняття «транспортна безпека» в науковому дискурсі. Всеукраїнська науково-практична конференція «Конституція України: держава і право в умовах воєнного стану»: Збірник матеріалів конференції, м. Київ, 28 червня 2022 р. Київ: Міжрегіональна Академія управління персоналом, 2022. С. 163-168.