

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ «ЖИТОМИРСЬКА ПОЛІТЕХНІКА»**

ФЕРДМАН ГЕННАДІЙ ПЕТРОВИЧ

УДК 35:629



**ДЕРЖАВНЕ УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ ТРАНСПОРТНОЇ
ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ**

25.00.02 – механізми державного управління
25.00.05 – державне управління у сфері державної безпеки
та охорони громадського порядку

РЕФЕРАТ

дисертації на здобуття наукового ступеня
доктора наук з державного управління

Житомир – 2023

Дисертацією є рукопис.

Робота підготовлена здобувачем самостійно.

Офіційні опоненти:

доктор наук з державного управління, професор
АНТОНОВА Людмила Володимирівна,
Чорноморський національний університет імені
Петра Могили,
професор кафедри обліку і аудиту

доктор наук з державного управління, доцент
ЗАГУРСЬКА-АНТОНЮК Вікторія Францівна,
Державний університет «Житомирська
політехніка»,
завідувач кафедри міжнародних відносин і
політичного менеджменту

доктор наук з державного управління, професор
АКІМОВА Людмила Миколаївна,
Національне агентство кваліфікацій,
заступник голови

Захист відбудеться «22» липня 2023 року об «10-00» годині на засіданні Спеціалізованої вченої ради Д 14.052.03 в Державному університеті «Житомирська політехніка» за адресою: 10005, м. Житомир, вул. Чуднівська, 103, конференц-зала.

З дисертацією можна ознайомитись у бібліотеці Державного університету «Житомирська політехніка» за адресою: 10005, м. Житомир, вул. Чуднівська, 103.

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

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

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

На актуальність проблеми державного управління безпекою транспортної інфраструктури вказують численні наукові дослідження як українських, так й зарубіжних науковців, зокрема: С. Азарова, Л. Акімової, В. Андресюка, Л. Антонової, Л. Артюшина, О. Бодрука, А. Гальчинського, Д. Грицишена, Б. Гурне, І. Драгана, О. Дуднікова, В. Загурська-Антонюк, В. Євдокимова, Ж. Зітера, О. Ігнатенка, В. Конаха, В. Котковського, М. Криштановича, В. Ксендзук, В. Лісничого, О. Ложачевської, П. Луцюка, Ю. Марченка, В. Матейчика, Г. Міщенко, В. Ноніка, В. Опришка, М. Онищука, Н. Орлової, І. Пахомова, Ю. Пашенка, В. Развадовського, О. Руденко, Г. Рудька, А. Савченка, С. Свірко, А. Семенченка, Л. Сергієнко, Г. Ситника, В. Скуратівського, І. Супрунової, Д. Тимохи, А. Ткаченко, О. Філіпенка, В. Юрчишина, Т. Ярового та інших учених.

Незважаючи на різноплановість підходів до висвітлення цієї тематики у наукових виданнях, потребують обґрунтування теоретичні, методологічні

положення щодо формування і реалізації державного управління безпекою транспортної інфраструктури України. Наукова і практична значущість зазначеної проблеми обумовила вибір теми і цільову спрямованість дисертаційної роботи.

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

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

Для досягнення мети в роботі поставлено та вирішено наступні завдання:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

вперше:

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

– розроблено інституційний механізм державного управління безпекою транспортної інфраструктури щодо забезпечення адекватності системи управління тенденціям змін суспільно-економічних умов, що передбачає формування Інноваційного кластера, орієнтованого на продукування і поширення нових знань і технологій, забезпечення трансформації винаходів в інновації та конкурентні переваги, та до структури якого входять: Рада інноваційного кластеру, управляюча компанія, Міжвідомчий центр забезпечення безпеки транспортної інфраструктури, бізнес-структури сфери транспорту та виробництва, університети та науково-дослідні інститути, інфраструктурні суб'єкти (спеціальність: 25.00.02);

удосконалено:

– методологічний підхід до формування механізмів державного управління безпекою транспортної інфраструктури, що ґрунтується на комплексному поєднанні таких складових: формування бази даних диспетчерсько-інформаційної системи забезпечення управління безпекою транспортної інфраструктури України; визначення категорійності об'єктів транспортної інфраструктури; організація оцінки вразливості об'єктів

транспортної інфраструктури; уповноваження спеціалізованих організацій для забезпечення безпеки об'єктів транспортної інфраструктури; затвердження індикативних планів забезпечення безпеки транспортної інфраструктури; створення системи навчання та атестації персоналу; організація забезпечення охорони об'єктів транспортної інфраструктури; організація контролю за реалізацією індикативних планів (спеціальність: 25.00.02; 25.00.05);

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

– підхід до класифікації та характеристики загроз безпеці транспортної інфраструктури, як об'єкту державного управління, за комплексом таких змістовних критеріїв: *за локалізацією* джерел загрози, що включають внутрішні і зовнішні; *за ступенем ймовірності* загрози поділено на й потенційні; *за характером джерел виникнення* загрози поділено на соціогенні, техногенні, природні (спеціальність: 25.00.05);

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

набуло подальшого розвитку:

– категорійний апарат теорії державного управління, що передбачає тлумачення сутності понять: «безпека транспортної інфраструктури» з позиції геополітичного підходу забезпечення державних інтересів у сфері економіки та оборони, що являє собою самостійний вид в системі державної безпеки, спрямований на формування і збереження стану захищеності транспортної

інфраструктури як стратегічного комунікаційного ресурсу, через який забезпечується стійкий розвиток українського суспільства у довгостроковій перспективі; «державне управління безпекою транспортної інфраструктури», що передбачає діяльність органів влади з розроблення й реалізації комплексу заходів та механізмів впливу щодо формування та функціонування системи раціональної превентивної безпеки з метою максимально можливого, економічно обґрунтованого зменшення ймовірності виникнення, запобігання аваріям та інцидентам на об'єктах транспортної інфраструктури, мінімізації їх наслідків, на основі якої забезпечується стійке задоволення потреб населення та суспільного виробництва, цілісність економічного простору країни та міцність зв'язків між її регіонами, інтеграція країни в систему міжнародної торгівлі з урахуванням національних інтересів України (спеціальність: 25.00.02; 25.00.05);

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

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

механізму, недостатнє фінансове забезпечення заходів безпеки транспортної інфраструктури) (спеціальність: 25.00.05);

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

Практичне значення одержаних результатів. Розроблені теоретичні та методологічні положення доведені до рівня конкретних пропозицій, придатних для впровадження в управлінську практику.

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

Теоретичні розробки дисертаційної роботи використовуються у навчальному процесі Національного університету «Одеська морська академія» при підготовці здобувачів вищої освіти за спеціальністю «Морський та внутрішній водний транспорт» в рамках навчального курсу «Безпека і охорона на морі» (довідка №363 від 09.08.2022 р.); Інституту Військово-Морських Сил Національного університету «Одеська морська академія» при підготовці офіцерів тактичного рівня зі спеціальності «Корабельна зброя та засоби навігації» (довідка про впровадження №374 від

08.08.2022р.); Одеського національного морського університету при підготовці здобувачів освіти другого (магістерського) рівня за навчальними дисциплінами «Організація морської безпеки та управління ризиками», «Морські адміністрації», «Правове забезпечення судноплавства», «Безпечна організація морських перевезень» (довідка про впровадження №К/727 від 11.08.2022 р.).

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

Апробація результатів дисертації. Основні положення й результати дисертації доповідались і обговорювались на конференціях, конгресах і семінарах, зокрема: «Advanced discoveries of modern science: experience, approaches and innovations» (Amsterdam, Netherlands, October 29, 2021), «Ricerche scientifiche e metod: della loro realizzazione: esperienza mondiale e rella domestiche» (Bologna, Italy, november 12, 2021), «Scientific practice: modern and classical research methods» (Boston, USA, October 15, 2021), «Грааль науки» (Віниця, Vienna, Austria, 22 Жовтня 2021), «Education and science of today: intersectoral issues and development of sciences» (Cambridge, Great Britain, October 29, 2021), «*Current issues of science*» (Sydney, Australia, December 17, 2021), «9 world – US Conference Proceedings» (Seattle, USA, January 9, 2022), «Formation innovative potential» (Tel Aviv, State of Israel, November 26, 2021), «Sectoral research XXI: characteristics and features» (Chicago, USA, October 15, 2021), «Science and Practice: implementation to Modern Society» (Manchester, Great Britain, May 6-8, 2022), «Resent scientific investigation» (Oslo, Norway, April 26-28, 2022).

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

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

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ РОБОТИ

У **вступі** розкрито сутність і стан проблеми, що розв'язується; обґрунтовано актуальність обраної теми; визначено мету й завдання дослідження, його наукову новизну, встановлено практичне значення одержаних результатів; наведено дані щодо апробації цих результатів та їх опублікування.

У **першому розділі** – «**Теоретичні засади державного управління безпекою транспортної інфраструктури**» – досліджено наукові підходи та розроблено теоретичні положення щодо формування та реалізації державного управління безпекою транспортної інфраструктури, розвинуто категорійний апарат теорії державного управління.

Аналіз наукової літератури з проблеми дослідження показав, що увага науковців була зосереджена, в основному, на проблемах національної та економічної безпеки. Проте проблеми саме безпеки транспортної інфраструктури, як складової економічної й національної безпеки, були розглянуті частково і потребують теоретичного обґрунтування. На основі проведеного аналізу та узагальнення виділено теоретичні підходи до досліджень, пов'язаних з державним управлінням безпекою транспортної інфраструктури за відповідними напрямками. Перший напрям складають наукові дослідження, які спрямовані на розробку парадигм, концептуальних та методологічних підходів вивчення проблем національної безпеки, політико-правових й соціально-психологічних аспектів протидії тероризму. Другий напрям пов'язаний з євроінтеграцією України, умовами і процесами стабілізації та відновлення розвитку, інтеграцію в глобальну економічну систему. Такий напрям орієнтований на обґрунтування теоретико-методологічних положень щодо стійкого функціонування та розвитку транспортно-комунікаційної системи, з урахуванням геостратегічного розташування України. Він охоплює питання якості, регулярності, надійності транспортних зв'язків, збереження вантажів і безпеки перевезення пасажирів, термінів і вартості доставки. До третього напрямку віднесено дослідження політичної трансформації в умовах глобалізації, щодо аналізу розвитку транспортного комплексу в структурі інших сфер життєдіяльності. Четвертий напрям складають дослідження, результати яких спрямовані на забезпечення національних інтересів та національної безпеки, зокрема щодо інтеграційних проблем транспортного комплексу, стану та перспектив розвитку міжнародних транспортних коридорів, регіональних транспортних магістралей, безпеки руху, державного регулювання транспортного забезпечення тощо.

Обґрунтовано необхідність виділення безпеки транспортної інфраструктури як самостійного виду безпеки в системі національної безпеки, оскільки функціонування транспортної інфраструктури країни виходить за межі суто економічних завдань і, значною мірою, визначає рівень функціонування усіх сфер життєдіяльності суспільства й держави, несе в собі спадковість концептуальних підходів щодо забезпечення безпеки країни на мікро- і макрорівнях, нерозривність взаємозв'язків, спільність принципів і методів. Показано, що безпеку в сучасних умовах необхідно розглядати як один з основних мотивів, цілей і невід'ємну умову діяльності людини, соціальної групи, суспільства, держави й світового співтовариства. При цьому обґрунтовано, що безпеку транспортної інфраструктури необхідно розглядати не з позиції галузевого підходу (захищеність транспорту), а з позиції геополітичного підходу забезпечення державних інтересів у сфері економіки та оборони щодо задоволення їх транспортних потреб, що передбачає формування та збереження стану захищеності транспортної інфраструктури як стратегічного комунікаційного ресурсу, через який забезпечується стійкий розвиток українського суспільства в сучасних геополітичних умовах у довгостроковій перспективі. При цьому державне управління безпекою транспортної інфраструктури розглянуто як систему забезпечення захищеності об'єктів транспортної інфраструктури, заходів та механізмів впливу щодо формування та функціонування системи раціональної превентивної безпеки з метою максимально можливого, економічно обґрунтованого зменшення ймовірності виникнення, запобігання аваріям та інцидентам на транспорті, мінімізації їх наслідків. Державне управління безпекою транспортної інфраструктури визначено умовою стабілізації та структурних перетворень національної економіки, цілісності економічного простору держави, міцності зв'язків між її регіонами, розвитку зовнішньоекономічної діяльності, задоволення потреб населення та суспільного виробництва у перевезеннях, захисту економічних інтересів України, а також важливим фактором економічної інтеграції країн і розвитку міжнародної торгівлі. Це обумовлено тим, що саме транспорт виступає важливим чинником міжнародної інтеграції країн, є органічною ланкою виробництва, сприяє поділу праці, розвитку спеціалізації та кооперації. При цьому, безпека транспортної інфраструктури виступає одним з важливих критеріїв економічного й політичного статусу країни, втрата якої призводить до загибелі системи.

Виділено об'єкти державного управління безпекою транспортної інфраструктури, які визначають її завдання, серед яких: по-перше, перевезення вантажів та багажу, що передбачають здійснення обмежень на переміщення небезпечних і негабаритних вантажів, спеціалізацію

транспортних засобів для переміщення таких вантажів, розробку маршрутів та графіку використання магістралей; по-друге, експлуатація та функціонування транспортних об'єктів і засобів, що передбачають регламентацію вимог до їх стану, проведення ремонту та обслуговування, обмеження доступу до небезпечних об'єктів; по-третє, охорона громадського порядку на транспорті, що передбачає сукупність встановлених і взятих під охорону держави правил поведінки для реалізації прав громадян, іноземців, осіб без громадянства на безпечне переміщення, а також потреб державного розвитку; по-четверте, дорожні умови, які передбачають розробку та впровадження організаційних, інженерно-технічних заходів для збереження життя, здоров'я та майна учасників дорожнього руху.

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

У другому розділі – «Методологічні положення державного управління безпекою транспортної інфраструктури» – розкрито і систематизовано умови та чинники забезпечення розвитку державного управління безпекою транспортної інфраструктури, обґрунтовано систему принципів, уточнено та охарактеризовано види загроз безпеці транспортної інфраструктури як об'єкту державного управління.

Доведено, що забезпечення безпеки транспортної інфраструктури є одним із головних системних завдань державного управління, ефективність якого обумовлюється чітким дотриманням обраних пріоритетів, надійним організаційним, правовим, фінансово-матеріальним та інформаційним забезпеченням заходів державного впливу, консолідацією зусиль органів влади та інших стейкхолдерів. Виділено чинники забезпечення розвитку державного управління безпекою транспортної інфраструктури, а саме: технічний стан транспортної інфраструктури та рухомого складу, засобів технічного контролю та діагностики; рівень професійної підготовки фахівців у сфері транспортної інфраструктури; укомплектованість та рівень підготовки фахівців безпекових структур; інформаційне забезпечення транспортної

інфраструктури; напрацьованість схем протидії терористичним актам та актам несанкціонованого втручання в роботу транспорту; стан протипожежної безпеки; забезпечення технічними засобами спостереження та охорони; налагодженість взаємодії правоохоронних органів щодо забезпечення безпеки транспортної інфраструктури (СБУ, МВС України, Державна митна служба України).

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

Розкрито сутність та уточнено види загроз безпеці транспортної інфраструктури, що передбачають протиправні дії або наміри щодо таких дій, умови та фактори, а також процеси природного або техногенного характеру, які перешкоджають реалізації суспільних інтересів у сфері транспорту або знижують стійкість транспортної інфраструктури, що може спричинити шкоду здоров'ю та життю людей, збитки майну, навколишньому природному середовищу, національні економічні втрати. Запропоновано підхід до класифікації видів загроз безпеці транспортної інфраструктури за відповідними критеріями. *За критерієм локалізації* джерел загрози поділено на три групи: по-перше, внутрішні загрози транспортній безпеці, які формуються в межах транспортної галузі (матеріально-технічний стан транспортної інфраструктури; криміногенна ситуація у транспортній сфері; недостатня координація діяльності органів влади щодо формування і реалізації державного управління безпекою транспортної інфраструктури); по-друге, зовнішні загрози (діяльність іноземних політичних, економічних, військових, розвідувальних структур, спрямована проти інтересів України в транспортній сфері; загострення міжнародної конкуренції на ринку транспортних послуг і технологій; діяльність терористичних організацій); по-третє, загрози загального типу (фактичний знос та моральна застарілість транспортних засобів, шляхів сполучення, пристроїв, систем та обладнання управління рухом, спеціальних засобів; недостатній рівень кадрового забезпечення; недостатність бюджетних та інших ресурсів, які виділяються

для забезпечення транспортної безпеки; недостатнє нормативне та організаційне забезпечення мобілізаційної готовності на транспорті; недосконалість законодавства; кримінальна (у т.ч. терористична) діяльність, яка загрожує безпечній діяльності транспортної інфраструктури; неоптимальність управлінської діяльності органів публічної влади; нерозвиненість систем моніторингу та попередження природних катастроф; недостатня ефективність попередження неправомірного втручання в діяльність транспортної інфраструктури). *За критерієм ймовірності* загрози поділено на реальні (сформоване явище, яке очікується або існує та об'єктивно здатне спричинити шкоду життєво важливим інтересам особистості, суспільства та держави) й потенційні (передбачає зародження небезпеки, формування передумов заподіяння значної шкоди). Поділ загроз за таким критерієм визначає зміст діяльності із забезпечення внутрішньої й зовнішньої безпеки. *За характером джерел виникнення* загрози поділено: по-перше, на соціогенні (неправомірне втручання у функціонування транспорту, тероризм, розкрадання, хуліганство, блокування шляхів і транспортних засобів, порушення правил експлуатації технічних засобів, недосконалість цих правил і законодавчої бази); по-друге, техногенні (високий ступінь зносу, моральна застарілість технічних засобів транспорту, недостатній рівень підготовки персоналу, людський чинник в системі «людина-машина-середовище»); по-третє, природні (повінь, землетрус, зсув тощо).

У третьому розділі – «Сучасний стан державного управління безпекою транспортної інфраструктури України» – здійснено аналіз стану державного управління безпекою транспортної інфраструктури України з урахуванням його основні ризик-факторів; проаналізовано комплекс компетенцій суб'єктів державного управління безпекою транспортної інфраструктури України.

Встановлено, що пріоритетність значення безпеки транспортної інфраструктури для державного управління обумовлена, перш за все, масштабами території та геоелекономічним розташуванням України, її політичним і соціально-елекономічним розвитком, спрямованим на подальше зміцнення суверенітету. Аналіз впливу зовнішніх чинників на забезпечення безпеки транспортної інфраструктури показав, що процеси глобалізації модифікують структуру ризиків та загроз, через її транснаціональний характер посилюють інтерес міжнародних кримінальних й терористичних організацій, підвищують значення прикордонних конфліктів різної інтенсивності, мережевих радикальних та сепаратистських структур, інформаційних війн тощо. Події, які почались в Україні у 2014 році з анексії Російською Федерацією Автономної Республіки Крим, окупації частини Донецької та Луганської областей і продовжились повномасштабною

військовою агресією, а також економічна криза – все це обернулось для України значним зниженням її міжнародного економічного впливу, підвищенням ризиків та загроз національній безпеці, зниженням можливостей захисту національних інтересів у сфері транспортної інфраструктури. Такі дії з боку Російської Федерації носять експансіоністський характер, спрямовані на досягнення домінування на євразійському просторі, активне долучення до ініціативи «Новий Шовковий шлях», та зниження конкурентних переваг України.

Визначено, що в Україні основні транспортні шляхи формують опорну транспортну мережу та активно вбудовуються в міжнародні транспортні системи, що дає змогу обрати оптимальні маршрути товароруку, підвищує швидкість доставки вантажів, забезпечує надійність перевезень. Транспортна інфраструктура України межує з Транс'європейською інфраструктурою (TEN-T), проте спостерігається низький рівень її інтегрованості та загальне технологічне відставання. Використання геоекономічних переваг нівелюються рівнем реалізації транзитного потенціалу та розвитку транспортно-логістичних технологій, зокрема через низький рівень якості транспортної мережі, швидкості транзитних перевезень, пропускну спроможності прикордонних пунктів пропуску, негнучку тарифну політику, що знижує транзитну конкурентоспроможність України. Мультимодальні та інтермодальні перевезення вантажів складають лише 0,5%, що у 30 разів менше країн ЄС, а витрати на транспортування становлять до 40% вартості продукції.

Проведений аналіз стану державного управління безпекою транспортної інфраструктури України дав змогу дійти висновку, що у цій сфері накопичився комплекс проблем нормативно-правового, фінансового, матеріально-технічного, організаційного, інформаційного та науково-технічного характеру. Показано, що транспортна інфраструктура України за обсягами пасажирських і вантажних перевезень, пропуском та оформленням транзитних вантажів, наявністю великих магістральних газо- та нафтопроводів, міжнародних енергосистем посідає одне з провідних місць у Європі. Транспортна інфраструктура України охоплює 6 залізниць, 3 морські пароплавства та АТ "Укррічфлот", 67 авіакомпаній, 800 підприємств автомобільного транспорту, 50 тис. км трубопроводів та комплекс науково-виробничих підприємств. У цій сфері формується 7% ВВП і працює 6% зайнятого населення країни. При цьому матеріально-технічний стан транспортної інфраструктури відзначається високими показниками зношеності технічних засобів (до 80%), аварійності, травматизму і збитків. Визначено, що у сфері забезпечення безпеки транспортної інфраструктури, найбільш проблематичним є автомобільний через його найбільшу

розповсюдженість. Основними проблемами є поганий стан дорожнього покриття, інтенсифікація трафіку та відставання розбудови дорожньої інфраструктури, високий рівень аварійності з найвищим у Європі показником смертності. Так, мережа автомобільних доріг України становить 169,6 тис км, 90% з яких не ремонтувались останні 30 років. Щодня на дорогах трапляються понад 600 ДТП. При цьому його частка в структурі вантажних перевезень становить 15%, а переважаючими є залізничний та трубопровідний транспорт. Залізнична мережа України є однією з найбільших у Європі та сягає 19,7 тис км, 47,3% з яких є електрифікованими. Проте значна частина залізничної інфраструктури є застарілою і не відповідає сучасним вимогам. Кількість транспортних подій на залізничному транспорті становить 1000-1200 щорічно, що пов'язано із концентрацією випадків сходження з рейок рухомого складу та збільшенням аварій, завданих рухомим складом. Проблема безпеки залишається актуальною на трубопровідному транспорті, протяжність якого становить приблизно 50 тис. км. Серед причин аварій найбільш поширеною є порушенням вимог до його експлуатації. Більшість маршрутів орієнтовані на транзит газу та нафти з Російської Федерації, що створює додаткові ризики. Показано, що значної уваги з боку держави потребує водний транспорт (морський та річковий) щодо забезпечення його безпеки, інфраструктуру якого складають 19 морських й 10 річкових портів і терміналів, 8 судноремонтних заводів. Водний транспорт відзначається застарілістю портової інфраструктури, нестачею спеціалізованих терміналів та сучасного флоту, невідповідністю системи безпеки європейським стандартам.

Аналіз компетенцій суб'єктів державного управління безпекою транспортної інфраструктури України показав, що відповідна система включає державний (Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України, Міністерство енергетики України, Міністерство внутрішніх справ України, Служба безпеки України), галузевий (Укртрансбезпека, Укравтодор, Державіаслужба, місцеві органи виконавчої влади), об'єктний (локальний) рівні. При цьому визначено, що наявна система державного управління безпекою транспортної інфраструктури відзначається недостатнім ступенем координації суб'єктів на центральному і місцевому рівні, наукових установ, громадських організацій та бізнес-структур, недосконаліми є державний нагляд та контроль. Показано, що розвиток системи державного управління безпекою транспортної інфраструктури відбувався в напрямі організаційного відокремлення суб'єктів управління різними підсистемами, результатом якого став поділ функцій управління окремими елементами транспортної інфраструктури, що пов'язані єдиними технологічними схемами, ускладнює формування транспортних хабів та

єдиного інформаційного поля для стейкхолдерів. Взаємодія в системі державного управління безпекою транспортної інфраструктури базується на принципах обмеження державного втручання в транспортну діяльність, концентрації на розробленні та реалізації транспортної політики, а також контролю та оцінкою результатів. При цьому недосконалістю відзначається правовий механізм державного управління безпекою транспортної інфраструктури. Так, залишаються не прийнятими основні нормативні документи, які безпосередньо спрямовані на вирішення проблеми забезпечення безпеки транспортної інфраструктури, зокрема: закон про транспортну безпеку, концепція та стратегія транспортної безпеки, галузеві програми забезпечення безпеки на окремих видах транспорту. Відкритими залишається питання уніфікації вітчизняного законодавства про транспорт відповідно до міжнародних правових актів, імплементації стандартів ЄС у сфері транспортної інфраструктури (що не перевищує 53% на сьогодні), посилення протидії організованій злочинності. Проведений аналіз показав зростаючий розрив між рівнем міжнародних вимог та існуючим рівнем системи управління безпекою транспортної інфраструктури України. Недостатнім є фінансове забезпечення заходів з підвищення рівня транспортної безпеки. Обґрунтовано необхідність реформування системи державного управління безпекою транспортної інфраструктури через відмову від принципу «реагувати і виправляти» й переходу до принципу «попередити і запобігти».

У четвертому розділі – «Напрями розвитку системи державного управління безпекою транспортної інфраструктури в Україні» – на основі узагальнення досвіду європейських країн визначити та запропонувати стратегічні напрями розвитку системи державного управління безпекою транспортної інфраструктури в Україні. За результатами проведеного дослідження обґрунтовано, що вищим національним пріоритетом України є розвиток її як впливової світової держави, яка здатна відігравати значну роль у забезпеченні міжнародної і європейської безпеки, політико-економічної стабільності у Європі, гарантуванні розвитку світового порядку на демократичних засадах, вирішенні глобальних проблем сучасності.

Обґрунтовано необхідність запровадження позитивного досвіду європейських країн щодо управління безпекою транспортної інфраструктури на державному рівні, що враховують стандарти відповідно до Угоди про асоціацію між Україною та ЄС від 1 вересня 2017 року. Показано, що саме стандартизація є одним з ключових механізмів розвитку системи державного управління безпекою транспортної інфраструктури, адекватного змінам в сучасних суспільно-економічних умовах, яка орієнтована на підвищення рівня безпеки життя, здоров'я, майна громадян і навколишнього природного

середовища, забезпечення охорони інтересів стейкхолдерів, усунення технічних бар'єрів. При цьому рівень впровадження таких стандартів має становити не менше 80% для претендентів на вступ до ЄС.

Угода про асоціацію між Україною та ЄС передбачає гармонізацію транспортної інфраструктури через імплементацію технічних регламентів і директив ЄС, усунення адміністративних і технічних перешкод, модернізацію, інтеграцію за усіма видами транспорту, налагодження співпраці з транспортними агентствами. В рамках Угоди у 2018 р. було ухвалено Національну транспортну стратегію України на період до 2030 р, проте відсутній керівний документ щодо безпеки транспортної інфраструктури України. Окрім того, через російську збройну агресію Україна відстає по строках, що у майбутньому потребуватиме інтенсифікації зусиль щодо реалізації її цілей і завдань. Такі дії з боку Російської Федерації носять експансіоністський характер, спрямовані на досягнення домінування на євразійському просторі, активне долучення до ініціативи «Новий Шовковий шлях», та зниження конкурентних переваг України (розвинута транспортна інфраструктура, вихід до Чорного і Азовського морів, мережа міжнародних транспортних коридорів).

Враховуючи вищезазначене, запропоновано та обґрунтовано напрями реалізації механізму стандартизації в системі державного управління безпекою транспортної інфраструктури України. По-перше, розробка загальних (базових) критеріїв та загальних методів забезпечення з поступовим встановленням загальних показників безпеки транспортної інфраструктури, та подальшим їх вдосконаленням на основі науково-технічного прогресу; затвердження національних стандартів у відповідності до стандартів ЄС. У якості загальних (базових) критеріїв безпеки транспортної інфраструктури визначено: захищеність від актів незаконного втручання в її функціонування; захищеність об'єктів транспортної інфраструктури від диверсійно-терористичних дій; здатність до прогресивного розвитку транспортної інфраструктури, що відповідає геополітичним та економічним інтересам держави; рівень інтеграції до глобальної транспортної системи. По-друге, удосконалення системи державного нагляду і контролю на транспорті, відповідно до європейських стандартів та зміцнення інституціональної спроможності органів державної влади. По-третє, створення інноваційного кластеру безпеки транспортної інфраструктури та міжвідомчого центру забезпечення безпеки транспортної інфраструктури. По-четверте, підготовка та прийняття Концепції інтегрованої системи управління безпекою транспортної інфраструктури України. По-п'яте, формування джерел та механізмів фінансового забезпечення заходів з удосконалення безпеки транспортної інфраструктури із залученням

позабюджетних інвестиційних ресурсів (громадських організацій, страхових компаній, бізнес-структур). По-шосте, активне запровадження принципів мультимодальності та інформаційних технологій у сфері безпеки транспортної інфраструктури. По-сьоме, модернізація рухомого і нерухомого складу об'єктів транспортної інфраструктури та шляхів сполучення (з урахуванням вимог до безпеки та швидкості перевезень). По-восьме, розвиток наукового та інноваційного партнерства з ЄС. По-дев'яте, забезпечення екологічних стандартів, нормативів використання природних ресурсів в процесі управління безпекою транспортної інфраструктури.

В п'ятому розділі – «Механізми реалізації стратегічних напрямів розвитку державного управління безпекою транспортної інфраструктури» – розроблено наукову концепцію інтегрованої системи державного управління безпекою транспортної інфраструктури; обґрунтовано пропозиції щодо удосконалення організаційного механізму розвитку державного управління безпекою транспортної інфраструктури; надані наукові пропозиції щодо розроблення інституційного механізму реалізації державного управління безпекою транспортної інфраструктури з урахуванням інноваційного забезпечення його розвитку.

В роботі запропоновано наукову концепцію інтегрованої системи державного управління безпекою транспортної інфраструктури України, яка розкриває уявлення про шляхи розвитку об'єкту управління, визначає вимоги загального характеру до технологій і необхідних ресурсів, ключових факторів досягнення стратегічних цілей. В концепції передбачено вирішення організаційних питань, що можуть виникнути у процесі реалізації стратегічних планів, які будуть розроблені на її основі. За своєю структурою концепція включає низку складових. По-перше, загальний опис та оцінку стану об'єкту управління і його позицію у зовнішньому середовищі. По-друге, характеристика суб'єктів управління, що забезпечує досягнення стратегічних цілей. По-третє, цілі розвитку об'єкта управління на заданий період, що передбачають забезпечення безпеки розвитку національної транспортної інфраструктури, адаптація її правової, технічної та технологічної складової до європейських та міжнародних стандартів, безпеки перевезень, покращення стану доріг та транзитної спроможності української ділянки міжнародного транспортного коридору, а також формування джерел фінансового забезпечення таких процесів. По-четверте, проблеми і завдання, які мають бути вирішені для досягнення стратегічних цілей. По-п'яте, шляхи та етапи реалізації стратегічних цілей (підготовка транспортної інфраструктури України до інтеграції в транспортну систему ЄС; запровадження безпекових стандартів ЄС; реформування системи захисту транспортної інфраструктури від несанкціонованого втручання). По-шосте, очікувані результати та стан

об'єкту управління на кінець заданого періоду. По-сьоме, показники та критерії оцінки ступеню досягнення стратегічних цілей (бюджетні, транзитні, економічні, соціальні, безпекові).

Аналіз системи управління безпекою транспортної інфраструктури України, зокрема формування та реалізації компетенцій суб'єктів, показав необхідність її удосконалення у напрямі забезпечення обґрунтованості та підвищення ефективності управлінських рішень, що неможливо без надійної та дієвої систем моніторингу. У зв'язку з цим запропоновано та обґрунтовано пропозиції з удосконалення організаційно-координаційного механізму державного управління безпекою транспортної інфраструктури на основі формування організаційних структур інформаційно-координаційного та інноваційного забезпечення діяльності суб'єктів управління щодо стану та проблем у сфері їх відповідальності, реалізації заходів впливу та їх ефективності. Необхідним вбачається створення єдиного Міжвідомчого центру забезпечення безпеки транспортної інфраструктури з широким переліком функцій (прогноз і планування, регулювання, координація діяльності та взаємодії органів влади та інших стейкхолдерів, моніторинг, науково-методичне забезпечення), що складається з головного управління та чергово-диспетчерської служби, має постійний зв'язок та обмін інформацією з суб'єктами управління безпекою транспортної інфраструктури. Основними завданнями представленої інституції має бути формування та ведення інформаційних бази даних, інвентаризація та імплементація європейських стандартів, синхронізація української та європейської транспортної інфраструктури; участь у формуванні та реалізації довгострокових та оперативних планів щодо профілактики, попередження та нейтралізації внутрішніх і зовнішніх загроз безпеці транспортної інфраструктури України (рис. 1).

Створення такої інституції сприятиме консолідації функцій управління безпекою транспортної інфраструктури; ефективній та раціональній організації контрольної-наглядової діяльності; уникненню дублювання функцій; подальшому удосконаленню системи управління; раціональному розподілу фінансових і матеріально-технічних ресурсів; покращенню інформаційного забезпечення стейкхолдерів; оптимізує час на погодження та ухвалення рішень; скоротить час реакції та ліквідації негативних наслідків.

Показано, що сфера безпеки транспортної інфраструктури відзначається високою динамічністю, а система її державного управління має бути адекватною тенденціям змін суспільно-економічних умов. Це потребує створення системи формування і поширення нових знань і технологій, забезпечення трансформації винаходів в інновації та конкурентні переваги.



Рис. 1. Організаційно-координаційний механізм державного управління безпекою транспортної інфраструктури

Обґрунтовано, що реалізація такої мети може бути досягнена шляхом формування інституційного механізму реалізації державного управління безпекою транспортної інфраструктури з урахуванням інноваційного забезпечення його розвитку. У зв'язку з цим запропоновано створення інноваційного кластера в системі державного управління безпекою транспортної інфраструктури (рис.2).

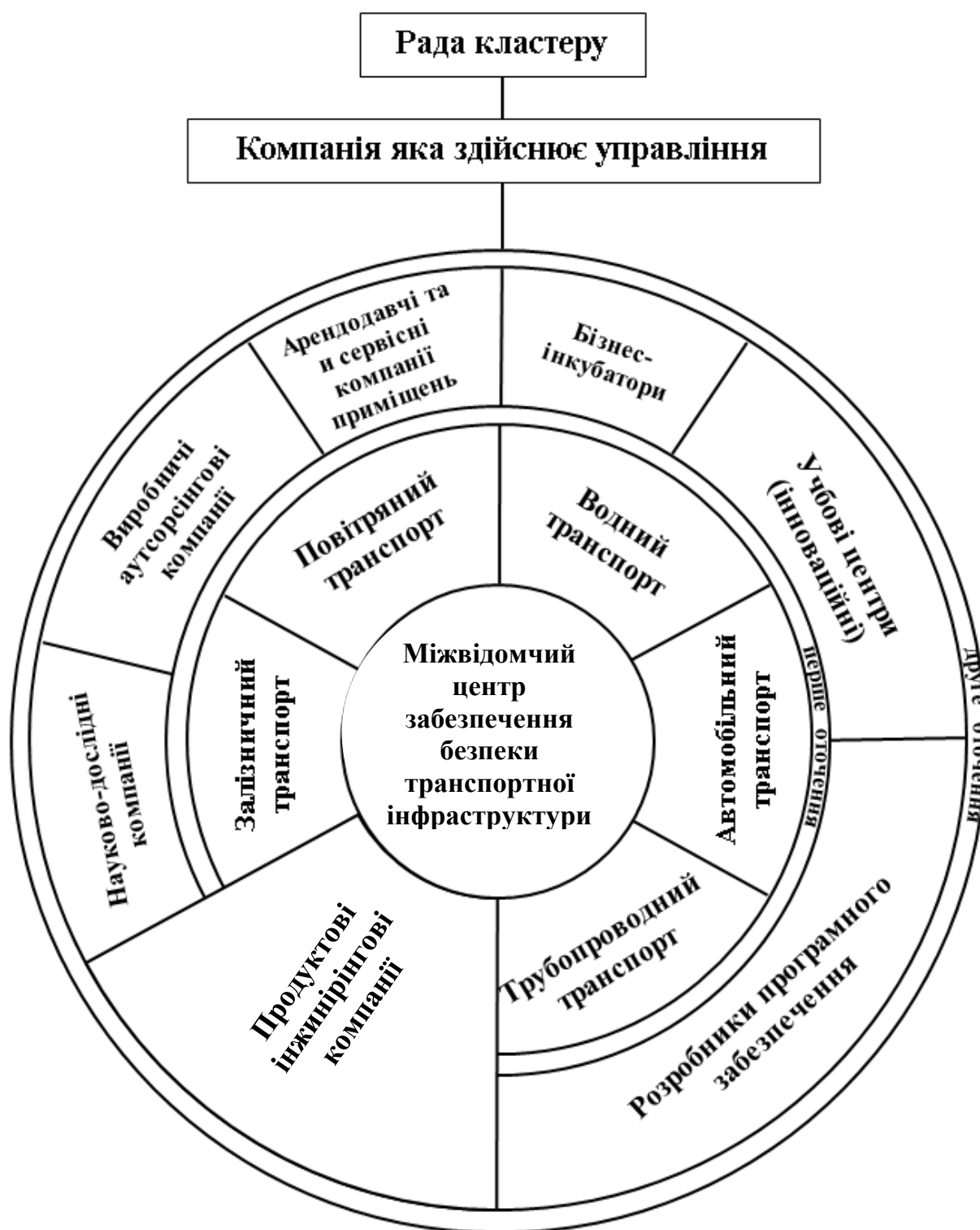


Рис.2. Інституційний механізм забезпечення інноваційного розвитку державного управління безпекою транспортної інфраструктури

До складу Інноваційного кластеру мають входити: Рада інноваційного кластеру (визначає політику розвитку кластера, приймає рішення щодо участі резидентів, виконує функцію арбітражу щодо відносин резидентів, формує склад управляючої компанії), управляюча компанія (реалізує рішення ради кластера, стандартизує відносини між резидентами, представляє інтереси кластера у відносинах з суб'єктами зовнішнього середовища, здійснює операціну підтримку резидентів), Міжвідомчий центр забезпечення безпеки транспортної інфраструктури (визначає спеціалізацію кластера), бізнес-структури сфери транспорту та виробництва, університети та науково-дослідні інститути, інфраструктурні суб'єкти

Доцільність формування такої інституції підтверджена досвідом позитивного функціонування Агентства передових оборонних дослідних проєктів (Defense Advanced Research Projects Agency), що забезпечує інноваційну підтримку системи оборони та безпеки США.

ВИСНОВКИ

У дослідженні запропоновано розв'язання актуальної наукової проблеми у галузі державного управління, яка полягає у обґрунтуванні теоретико-методологічних положень розвитку системи державного управління безпекою транспортної інфраструктури та формування дієвих механізмів його реалізації в Україні. Отримані в процесі дослідження результати дали змогу сформулювати наступні висновки і внести пропозиції, що мають теоретичне і практичне значення.

1. За результатами аналізу наукових підходів, пов'язаних з проблемою дослідження обґрунтовано необхідність виокремлення безпеки транспортної інфраструктури як самостійного виду безпеки в системі державної безпеки, що виходить за межі суто економічних завдань і, значною мірою, визначає рівень функціонування усіх сфер життєдіяльності суспільства й держави, несе в собі спадковість концептуальних підходів щодо забезпечення безпеки країни на мікро- і макрорівнях, нерозривність взаємозв'язків, спільність принципів і методів. При цьому безпеку транспортної інфраструктури запропоновано розглядати з позиції геополітичного підходу забезпечення державних інтересів у сфері економіки та оборони, що передбачає формування та збереження стану захищеності транспортної інфраструктури як стратегічного комунікаційного ресурсу, через який забезпечується стійкий розвиток українського суспільства у довгостроковій перспективі. Показано, що безпека транспортної інфраструктури виступає одним з важливих критеріїв економічного й політичного статусу країни.

2. Розкрито сутність державного управління безпекою транспортної інфраструктури, що передбачає діяльність органів влади з розроблення й реалізації комплексу заходів та механізмів впливу щодо формування та функціонування системи раціональної превентивної безпеки з метою максимально можливого, економічно обґрунтованого зменшення ймовірності виникнення, запобігання аваріям та інцидентам на об'єктах транспортної інфраструктури, мінімізації їх наслідків. Державне управління безпекою транспортної інфраструктури визначено умовою стабілізації та структурних перетворень національної економіки, цілісності економічного простору держави, міцності зв'язків між її регіонами, розвитку зовнішньоекономічної діяльності, задоволення потреб населення та суспільного виробництва у перевезеннях, захисту національних інтересів України, а також важливим фактором економічної інтеграції країн і розвитку міжнародної торгівлі.

3. Запропоновано підхід до формування механізмів державного управління безпекою транспортної інфраструктури, що ґрунтується на комплексному поєднанні таких складових: формування бази даних диспетчерсько-інформаційної системи забезпечення транспортної безпеки; визначення категорійності об'єктів транспортної інфраструктури; організація оцінки вразливості об'єктів транспортної інфраструктури; уповноваження спеціалізованих організацій для забезпечення безпеки об'єктів транспортної інфраструктури; затвердження індикативних планів забезпечення безпеки транспортної інфраструктури; створення системи навчання та атестації персоналу у сфері управління безпекою об'єктів транспортної інфраструктури; організація забезпечення охороною об'єктів транспортної інфраструктури; організація контролю за реалізацією індикативних планів.

4. Обґрунтовано методологічні положення державного управління безпекою транспортної інфраструктури. Виділено основні умови, чинники та обґрунтовано принципи забезпечення його ефективності. Серед таких умов представлено: визначення та чітке дотримання обраних пріоритетів; організаційне, правове, фінансово-матеріальне та інформаційне забезпечення заходів державного впливу, консолідація зусиль органів влади та інших стейкхолдерів. Щодо відповідних чинників, то вони враховують: технічний стан транспортної інфраструктури та рухомого складу, засобів технічного контролю та діагностики; укомплектованість та рівень професійної підготовки фахівців у сфері транспортної інфраструктури та безпекових структур; інформаційне забезпечення; напрацьованість схем протидії терористичним актам та актам несанкціонованого втручання; стан протипожежної безпеки; забезпечення технічними засобами спостереження та охорони; взаємодія правоохоронних органів щодо безпеки транспортної інфраструктури. В запропоновану систему принципів державного управління

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

5. Запропоновано підхід до класифікації видів загроз безпеці транспортної інфраструктури за відповідними критеріями: по-перше, *за локалізацією* джерел загрози, що включають внутрішні загрози транспортній безпеці, які формуються в межах транспортної інфраструктури (фактична зношеність та моральна застарілість інфраструктурних об'єктів і систем управління; дефіцит ресурсів і недостатній рівень кадрового забезпечення; недостатня ефективність систем моніторингу та попередження; криміногенна ситуація; недостатня координація діяльності органів влади щодо формування і реалізації державного управління безпекою транспортної інфраструктури; неналежне організаційно-правове забезпечення мобілізаційної готовності); зовнішні загрози (діяльність іноземних політичних, економічних, військових, розвідувальних структур проти інтересів України; загострення міжнародної конкуренції на ринку транспортних послуг і технологій; діяльність терористичних організацій); по-друге, *за критерієм ймовірності* загрози поділено на реальні (сформоване явище, яке очікується або існує та об'єктивно здатне спричинити шкоду життєво важливим інтересам особистості, суспільства та держави) й потенційні (передбачає зародження небезпеки, формування передумов заподіяння значної шкоди); по-третє, *за характером джерел виникнення* загрози поділено на соціогенні (неправомірне втручання у функціонування транспорту, тероризм, розкрадання, хуліганство, блокування шляхів і транспортних засобів, порушення правил експлуатації технічних засобів, недосконалість правил і законодавчої бази), техногенні (високий ступінь зносу, моральна застарілість технічних засобів, недостатній рівень підготовки персоналу, людський чинник в системі «людина-машина-середовище»); природні (повінь, землетрус, зсув).

6. Встановлено, що основними факторами, які обумовлюють ризики державного управління безпекою транспортної інфраструктури для України виступають розмір території та гео економічне розташування, напрями політичного і соціально-економічного розвитку, орієнтованими на подальше

зміцнення державного суверенітету. Проте, використання гео економічних переваг нівелюються рівнем реалізації транзитного потенціалу та розвитку транспортно-логістичних технологій, зокрема через низький рівень якості транспортної мережі, швидкості транзитних перевезень, пропускної спроможності прикордонних пунктів пропуску, негнучку тарифну політику, що знижує транзитну конкурентоспроможність України. Події, які почались в Україні у 2014 році з анексії Російською Федерацією Автономної Республіки Криму, окупації частини Донецької та Луганської областей і продовжились повномасштабною військовою агресією, а також економічна криза – все це обернулось для України значним зниженням її міжнародного економічного впливу, підвищенням ризиків та загроз державній безпеці, зниженням можливостей захисту національних інтересів у сфері транспортної інфраструктури.

7. Проведений аналіз стану державного управління безпекою транспортної інфраструктури України дав змогу дійти висновку, що у цій сфері накопичився комплекс проблем нормативно-правового, фінансового, матеріально-технічного, організаційного, інформаційного та науково-технічного характеру. Показано, що транспортна інфраструктура України посідає одне з провідних місць у Європі за обсягами пасажирських і вантажних перевезень, пропуском та оформленням транзитних вантажів, наявністю великих магістральних газо- та нафтопроводів, міжнародних енергосистем. У цій сфері формується 7% ВВП і працює 6% зайнятого населення країни. При цьому матеріально-технічний стан транспортної інфраструктури відзначається високими показниками зношеності технічних засобів (до 80%), аварійності, травматизму і збитків. Визначено, що у сфері забезпечення безпеки транспортної інфраструктури, найбільш проблематичною є автомобільна через її розповсюдженість, стан дорожнього покриття, інтенсифікацію трафіку, високий рівень аварійності. Щодня на дорогах трапляється понад 600 ДТП. Кількість транспортних подій на залізничному транспорті становить 1000-1200 щорічно. Проблема безпеки залишається актуальною на трубопроводному транспорті, більшість аварій на якому спричинено порушенням вимог до експлуатації. Більшість маршрутів орієнтовані на транзит газу та нафти з Російської Федерації, що створює додаткові ризики. Водний транспорт відзначається застарілістю портової інфраструктури, нестачею спеціалізованих терміналів та сучасного флоту, невідповідністю системи безпеки європейським стандартам.

8. Аналіз комплексу компетенцій суб'єктів державного управління безпекою транспортної інфраструктури України показав, що відповідна система управління відзначається недостатнім ступенем координації суб'єктів на центральному і місцевому рівні, наукових установ, громадських

організацій та бізнес-структур, недосконалими є державний нагляд та контроль. Її розвиток відзначається організаційним відокремленням суб'єктів управління різними підсистемами, дробленням функцій управління між окремими елементами, що пов'язані єдиними технологічними схемами, що ускладнює формування транспортних хабів та єдиного інформаційного поля. Недосконалістю відзначається правовий механізм державного управління безпекою транспортної інфраструктури через відсутність основних документів, зокрема: закону про безпеку транспортної інфраструктури, відповідних концепції та стратегії, галузевих програм; відкритими залишається питання уніфікації вітчизняного законодавства із міжнародними актами, імплементації стандартів ЄС. Недостатнім є фінансове забезпечення заходів з підвищення рівня безпеки транспортної інфраструктури. Обґрунтовано необхідність реформування системи державного управління безпекою транспортної інфраструктури через відмову від принципу «реагувати і виправляти» й переходу до принципу «попередити і запобігти».

9. Враховуючи позитивний досвід європейських країн щодо управління безпекою транспортної інфраструктури на державному рівні, на основі стандартизації, як ефективного механізму розвитку системи державного управління, адекватного змінам в сучасних суспільно-економічних умовах. У зв'язку з цим запропоновано та обґрунтовано стратегічні напрями реалізації механізму стандартизації в системі державного управління безпекою транспортної інфраструктури України, серед яких: формування ефективного механізму нормативно-правового забезпечення системи управління; розробку загальних критеріїв та методів забезпечення з поступовим встановленням показників безпеки, з їх подальшим їх вдосконаленням; зміцнення інституціональної спроможності органів влади та реформування системи державного нагляду і контролю; формування джерел та механізмів фінансового забезпечення із залученням позабюджетних ресурсів (громадських організацій, страхових компаній, бізнес-структур); активне запровадження інформаційних технологій та принципів мультимодальності; модернізація об'єктів транспортної інфраструктури (з урахуванням вимог до безпеки та швидкості перевезень); створення інноваційного кластеру безпеки транспортної інфраструктури; забезпечення екологічних стандартів, нормативів використання природних ресурсів в процесі управління безпекою транспортної інфраструктури.

10. Розроблено наукову концепцію інтегрованої системи державного управління безпекою транспортної інфраструктури України, яка розкриває уявлення про шляхи розвитку об'єкту управління, визначає вимоги загального характеру до технологій і необхідних ресурсів, ключових факторів досягнення стратегічних цілей, розкриває засоби вирішення організаційних

питань у процесі реалізації стратегічних планів, які будуть розроблені на її основі. Структурно концепція враховує: загальний опис та оцінку стану об'єкту управління і його позицію у зовнішньому середовищі; характеристику суб'єктів управління, що забезпечують досягнення стратегічних цілей; цілі розвитку об'єкта управління на заданий період (*забезпечення безпеки розвитку національної транспортної інфраструктури, адаптація її правової, технічної та технологічної складової до європейських та міжнародних стандартів, безпеки перевезень, покращення стану доріг та транзитної спроможності української ділянки міжнародного транспортного коридору, а також формування джерел фінансового забезпечення таких процесів*); проблеми і завдання, які мають бути вирішені для досягнення стратегічних цілей; шляхи та етапи реалізації стратегічних цілей (*підготовка транспортної інфраструктури України до інтеграції в транспортну систему ЄС; запровадження безпекових стандартів ЄС; реформування системи захисту транспортної інфраструктури від несанкціонованого втручання*); очікувані результати та стан об'єкту управління на кінець заданого періоду; показники та критерії оцінки ступеню досягнення стратегічних цілей (бюджетні, транзитні, економічні, соціальні, безпекові).

11. Обґрунтовано пропозиції щодо формування організаційно-координаційного механізму розвитку державного управління безпекою транспортної інфраструктури на основі створення організаційних структур інформаційно-координаційного та інноваційного забезпечення діяльності суб'єктів управління щодо стану та проблем у сфері їх відповідальності, реалізації заходів впливу та забезпечення їх ефективності. Запропоновано створення Міжвідомчого центру забезпечення безпеки транспортної інфраструктури, відповідального за прогнозування, планування, регулювання, моніторинг, інформаційне та науково-методичне забезпечення державного управління безпекою транспортної інфраструктури, координацію взаємодії стейкхолдерів, синхронізація української та європейської транспортної інфраструктури, участь у формуванні та реалізації довгострокових та оперативних планів щодо профілактики, попередження та нейтралізації внутрішніх і зовнішніх загроз безпеці транспортної інфраструктури України.

12. Для забезпечення адекватності системи державного управління безпекою транспортної інфраструктури тенденціям змін суспільно-економічних умов, які характеризуються високим ступенем динамічності обґрунтовано пропозиції щодо розроблення інституційного механізму реалізації державного управління безпекою транспортної інфраструктури. Запропоновано необхідність створення Інноваційного кластера, орієнтованого на формування і поширення нових знань і технологій, забезпечення

трансформації винаходів в інновації та конкурентні переваги. Визначено, що до складу Інноваційного кластеру мають входити: Рада інноваційного кластеру (визначає політику розвитку кластера, приймає рішення щодо участі резидентів, виконує функцію арбітражу щодо відносин резидентів, формує склад управляючої компанії), управляюча компанія (реалізує рішення ради кластера, стандартизує відносини між резидентами, представляє інтереси кластера у відносинах з суб'єктами зовнішнього середовища, здійснює операцію підтримку резидентів), Міжвідомчий центр забезпечення безпеки транспортної інфраструктури (визначає спеціалізацію кластера), бізнес-структури сфери транспорту та виробництва, університети та науково-дослідні інститути, інфраструктурні суб'єкти. Доцільність формування такої інституції підтверджена досвідом позитивного функціонування Агентства передових оборонних дослідних проєктів, що забезпечує інноваційну підтримку системи оборони та безпеки США.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Наукові праці, в яких опубліковані основні наукові результати дисертації

Монографії

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

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

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

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

Особистий внесок автора: обґрунтовано пропозиції щодо формування інституційного механізму забезпечення інноваційного розвитку державного управління безпекою транспортної інфраструктури України.

Наукові праці у виданнях, що включені до наукометричних баз Scopus, Web of Science

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

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

7.Hennadii Ferdman, Myroslav Kryshtanovych, Larysa Kurnosenko, Ihor Lisovskyi, Oleq Koval The Use of Digital Technologies for the Economic Development of the Region in the System of Digitalization of Public Administration. *IJCSNS. International Journal of Computer Science and Network Security*. Vol. 22. № 8 pp. 81-86. URL: <https://doi.org/10.22937/IJCSNS.2022.22.8.11>. (***Web of Science***). *Особистий внесок автора: розроблено положення щодо використання цифрових технологій для управління безпекою економічних систем на регіональному рівні.*

Наукові праці в періодичних наукових виданнях зарубіжних країн

8.Ferdman H.P. Ukraine - convenient transport hub for international transit: Public administration aspect. *International periodic scientific journal «Modern engineering and innovative technologies»*. 2020. Part 3. Issue №12. pp. 49-59. URL: <https://www.moderntechno.de/index.php/meit/issue/view/meit12-03/meit12-03>.

Наукові праці в фахових виданнях України

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

20.Фердман Г.П. Проблеми забезпечення транспортної безпеки України: нормативно-правові засади. *Демократичне врядування*. 2020. Вип. 1/25. URL: <http://dv.lvivacademy.com/article/view/213670/214786>.

21.Фердман Г.П. Основні пріоритети вітчизняної системи державного управління в галузі транспорту. *Ефективність державного управління*. 2020. № 1 (62), Ч. I. С.77-87.

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

23.Фердман Г.П. Забезпечення безпеки на повітряному транспорті: державно-управлінський аспект. *Державне будівництво*. 2020. №1. С. 240-245.

24.Фердман Г.П. Деякі проблеми використання міжнародних транспортних коридорів, як транзитного потенціалу України: державно-управлінський аспект. *Публічне управління і адміністрування в Україні*. 2021. Вип. 21. С. 116-121.

Наукові праці, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації

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

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

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

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

29.Фердман Г.П. Україна – зручний транспортний хаб для міжнародного транзиту: державно-управлінський аспект. *Education and science of today: intersectoral issues and development of sciences: Collection of scientific papers «ΛΟΓΟΣ», with Proceedings of the II International Scientific and Practical*

Conference (Vol. 1): тези виступ. Міжнар. наук. конф. October 29, 2021. Cambridge, Great Britain. 2021. pp. 48-49.

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

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

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

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

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

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

АНОТАЦІЯ

Фердман Г.П. Державне управління безпекою транспортної інфраструктури України. – Рукопис.

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

Дисертацію присвячено обґрунтуванню теоретико-методологічних положень розвитку системи державного управління безпекою транспортної інфраструктури та формуванню дієвих механізмів його реалізації в Україні. В роботі обґрунтовано необхідність виокремлення безпеки транспортної інфраструктури як самостійного виду безпеки в системі державної безпеки, що виходить за межі суто економічних завдань. Безпеку транспортної інфраструктури запропоновано розглядати з позиції геополітичного підходу забезпечення державних інтересів у сфері економіки та оборони. Розкрито сутність державного управління безпекою транспортної інфраструктури. Запропоновано підхід до формування механізмів державного управління безпекою транспортної інфраструктури. Виділено основні умови, чинники та обґрунтовано принципи забезпечення його ефективності. Запропоновано класифікацію видів загроз безпеці транспортної інфраструктури за відповідними критеріями. Встановлено основні фактори, які обумовлюють ризики державного управління безпекою транспортної інфраструктури для України. Проведений аналіз стану державного управління безпекою транспортної інфраструктури України дав змогу дійти висновку, що у цій сфері накопичився комплекс проблем нормативно-правового, фінансового, матеріально-технічного, організаційного, інформаційного та науково-технічного характеру. Здійснено аналіз компетенцій суб'єктів державного управління безпекою транспортної інфраструктури України. Показано, що відповідна система управління відзначається недостатнім ступенем координації суб'єктів на центральному і місцевому рівні, наукових установ, громадських організацій та бізнес-структур, недосконалими є державний нагляд та контроль. Її розвиток відзначається організаційним відокремленням суб'єктів управління різними підсистемами, дробленням функцій управління між окремими елементами, що пов'язані єдиними технологічними схемами, що ускладнює формування транспортних хабів та єдиного інформаційного поля. Недосконалістю відзначається правовий механізм державного управління безпекою транспортної інфраструктури через відсутність основних документів, зокрема: закону про безпеку транспортної інфраструктури, відповідних концепції та стратегії, галузевих програм;

відкритими залишається питання уніфікації вітчизняного законодавства із міжнародними актами, імплементації стандартів ЄС.

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

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

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

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

Dissertation for obtaining the scientific degree of Doctor of Sciences in public administration with specializations 25.00.02 - mechanisms of public administration and 25.00.05 - public administration in the field of state security and protection of public order. Zhytomyr Polytechnic State University, Zhytomyr, 2023.

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

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

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

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

Формат 60x90/16. Обл.-вид. арк. 1,9
Гарнітура Times.

Видавець і виготовлювач
Державний університет «Житомирська політехніка»