

РОЗДІЛ 5. РОЗВИТОК СИСТЕМИ ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ У СФЕРІ ДЕРЖАВНОЇ БЕЗПЕКИ ТА ОХОРОНИ ГРОМАДСЬКОГО ПОРЯДКУ

DOI <https://doi.org/10.36059/978-966-397-246-6-9>

Ковальов В. Г.,

*кандидат наук з державного управління, доцент,
доцент кафедри публічного управління
та митного адміністрування
Університету митної справи та фінансів,
м. Дніпро*

СИСТЕМА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ТРАНСПОРТНОЇ БЕЗПЕКИ

Анотація. В роботі проведено аналіз системи забезпечення транспортної безпеки держави як складової системи забезпечення національної безпеки. Визначено зовнішню мету діяльності системи забезпечення транспортної безпеки держави. Система забезпечення транспортної безпеки держави, розглядається як єдина загальнодержавна система, що складається з сукупності органів державної влади, які регулюють та контролюють питання транспортної безпеки, громадських об'єднань, які, з одного боку, є замовниками та споживачами транспортної безпеки, з іншої активні об'єкти транспортної безпеки, для яких потрібно встановлювати зрозумілі та прозорі правила гри. Розроблено пропозиції з формування цільової Програми забезпечення транспортної безпеки й шляхи її впровадження. Визначено основні цілі програми, індикатори виконання, шляхи їх реалізації. Визначено що забезпечення транспортної безпеки являє собою стратегічну діяльність із цілевизначення, формування, підтримки сприятливих умов для відтворення єдиної транспортної системи держави, створення загального комунікативного простору держави, реалізації її транзитного потенціалу, інтеграції до світової та європейської транспортної системи, гарантування реалізації

потреб громадян і держави в переміщенні, безпечної експлуатації транспортних засобів та інфраструктури, задоволення соціальних та економічних потреб в переміщенні. У такий спосіб вона забезпечує розширення інституційних та організаційних можливостей держави у вирішенні проблем транспортного забезпечення та формування комунікаційного простору держави.

Вступ

Розглядаючи функціонування системи забезпечення зовнішньо економічної діяльності не можемо оминати її транспортне забезпечення. Адже в глобалізованому світі на перше місце виходить здатність взаємодіяти з оточуючим середовищем, підлаштовуватися під динамічні зміни, удосконалення та оптимізацію власних структур.

Транспортна безпека важлива складова національної безпеки, що відображає стан захищеності життєво важливих інтересів особистості, суспільства і держави від зовнішніх і внутрішніх загроз в транспортному комплексі. Неприпустимо вважати, що головною метою забезпечення транспортної безпеки є захист від актів незаконного втручання, адже реалізація подібного сценарію призведе до того, що держава зі своїм апаратом управління вимушена реагувати на окремі перманентно виникаючі загрози, не маючи можливості вирішувати проблему стратегічно та захищати від реальних загроз. До того ж поза увагою залишається великий шар проблем, пов'язаних з діями посадових осіб, відповідальних за технічний стан об'єктів інфраструктури, рівень професійної підготовки персоналу і т.п.

На сучасному етапі становлення злий жарт з категорією «Транспортна безпека» грає інертність людської думки трактування на інтуїтивно-побутовому рівні з точки зору світогляду та досвіду індивідуума, що її чує та робить спроби оперувати терміном. Дуже поширеним є випадок, коли почувши вислів «Транспортна безпека», оператор підсвідомо трансформує його в більш зручне та розповсюджене «Безпека транспорту», або і взагалі зводить до примітивного «Безпека руху». Так, наведені терміни є складовими «Транспортної безпеки», але повністю вони не визначають її. В інститутів державної влади і суспільства в цілому й досі несформовано адекватного розуміння місця і ролі транспортної безпеки в загальній системі національної безпеки, а вирішення проблеми відбувається в інерційному режимі. Отже,

характеризуючи внутрішньодержавний стан транспортної безпеки актуально до загроз соціогенного характеру (терактів), додавати загрози техногенного та природного характеру, а посилення транспортної безпеки має політичний, економічний і соціальний характер. Якщо сформулювати безпеку як стан, при якому ризик нанесення шкоди персоналу або збитків обмежений достатнім рівнем прийнятного ризику, то можлива реалізація двох підсистем, що розглядають два принципи оцінки досягнутого рівня загроз:

- підсистема контролю якості функціонування за критеріями ризику на основі принципу аудиту системи відповідно до чинної нормативно – правової бази;
- підсистема, що оцінює фактичні значення ризиків й управління ризиками та надійністю (менеджер ризиків).

При цьому рівень транспортної безпеки залежить від трьох відносно самостійних факторів:

- техніко –технологічних (safety);
- антитерористичних (security);
- організаційно-управлінських (preparedness).

1. Цільові програми як механізм забезпечення системи транспортної безпеки України

Реалізація ефективного державного управління системою забезпечення транспортної безпеки держави передбачає використання понятійно-категорійного апарату, що реалізує взаємовідображення та зв'язок суб'єктів та об'єктів, їх динамічне взаємопроникнення та взаємодію, розробка та впровадження якого дозволить вирішувати питання систематизації, класифікації, визначення внутрішньої ієрархії, закономірності розвитку певних явищ та окремих категорій. Як продовження проблеми, можемо акцентувати увагу, на відсутності методичного підходу до розробки концептуальних документів, що визначають загальну стратегію розвитку. У результаті проведеного аналізу документів у сфері, яка фактично відповідає за систему забезпечення транспортної безпеки держави, можна дійти висновку, що документи, які покликані гармонійно реалізовувати функцію державного управління та забезпечувати поступальний розвиток, навпаки, між собою неузгоджені та суперечать не тільки одне одному, а навіть самі собі; відсутня структурованість та розподіл сфер та засобів впливу на загальний стан безпеки. Звідси випливає

неврегульованість щодо питання використання обмежених ресурсів, якості відповідальності та визначення критеріїв безпеки, індикаторів прийнятності та екстремального функціонування, потенційних та перебільшених викликів тощо.

Нами запропоновано розробка та формування цільової Програми забезпечення транспортної безпеки й шляхи її впровадження

Цільові програми готуються відповідно до основних принципів розроблення державних цільових програм, зазначених у Законі України «Про державні цільові програми» [1], Наказі Міністерства економіки та з питань європейської інтеграції України «Про затвердження тимчасових методичних рекомендацій щодо розроблення державних цільових програм» [2], Постанові Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку розроблення та виконання державних цільових програм» [3], Наказі Міністерства економіки України «Про Порядок обміну інформацією між виконавцями державних цільових програм та координації цієї роботи» [4].

Метою розроблення державних цільових програм є сприяння реалізації державної політики на пріоритетних напрямках розвитку держави, окремих галузей економіки та адміністративно-територіальних одиниць; забезпечення концентрації фінансових, матеріально-технічних, інших ресурсів, виробничого та науково-технічного потенціалу, а також координації діяльності центральних і місцевих органів виконавчої влади, підприємств, установ та організацій для розв'язання найважливіших проблем.

Державна цільова програма розробляється за сукупності таких умов:

- існування проблеми, розв'язання якої неможливе засобами територіального чи галузевого управління та потребує державної підтримки, координації діяльності центральних і місцевих органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування;
- відповідності мети програми пріоритетним напрямкам державної політики;
- необхідності забезпечення міжгалузевих і міжрегіональних зв'язків технологічно пов'язаних галузей та виробництв;
- наявності реальної можливості ресурсного забезпечення виконання програми [2].

Кожна програма має власну мету та зміст, виділяє певні проблеми суспільства та вказує на шляхи та ресурси їх вирішення.

Метою програми є створення сучасної та саморегульованої системи забезпечення транспортної безпеки України. Цілеспрямоване й послідовне забезпечення транспортної безпеки має ґрунтуватися на чіткому уявленні про особливості та перспективи розвитку українського суспільства з урахуванням як тенденцій еволюції світового співтовариства, так і національних інтересів, геополітичних, економічних та соціальних особливостей. Забезпечення транспортної безпеки полягає в об'єднанні зусиль суб'єктів розвитку транспортної галузі, ефективній взаємодії державних органів, міждержавних об'єднань, громадських об'єднань та організацій задля формування та реалізації цілеспрямованих спільних дій усіх зацікавлених сторін у форматі соціального діалогу. Таким чином, забезпечення транспортної безпеки являє собою стратегічну діяльність із цілевизначення, формування, підтримки сприятливих умов для відтворення єдиної транспортної системи держави, створення загального комунікативного простору держави, реалізації її транзитного потенціалу, інтеграції до світової та європейської транспортної системи, гарантування реалізації потреб громадян і держави в переміщенні, безпечної експлуатації транспортних засобів та інфраструктури, задоволення соціальних та економічних потреб в переміщенні. У такий спосіб вона забезпечує розширення інституційних та організаційних можливостей держави у вирішенні проблем транспортного забезпечення та формування комунікаційного простору держави.

Найважливішими ціннісними орієнтирами системи забезпечення транспортної безпеки є створення передумов для виконання основних завдань транспортної безпеки, що полягають в:

- формуванні єдиної транспортної системи, ідеології розвитку системи забезпечення транспортної безпеки держави;
- розроблення національної стратегії транспортної безпеки відповідно до пріоритетів розвитку суспільства та європейських стандартів, її програмне забезпечення;
- розбудова єдиної транспортної системи України та системи забезпечення транспортної безпеки держави, орієнтування їх відповідно до потреб соціально-економічного розвитку суспільства, гарантування прав і свобод громадянина, свободи вибору професійної діяльності та місця проживання особи та доступу громадян до соціальних благ;

- створення умов для розвитку соціального партнерства, сприяння соціальному діалогу всіх суб'єктів системи забезпечення транспортної безпеки;
- створення умов для транспортного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності підприємств України;
- створення умов для оборони країни та можливості використання транспорту під час надзвичайних подій;
- створення умов для реалізації транзитного потенціалу України;
- сприяння професійній соціалізації людей, інтеграції до професійних та культурних спільнот, створення інфраструктури для соціальної адаптації, всебічного розвитку особистості.

Правовим підґрунтям Програми є Конституція України, транспортне, адміністративне право, інші нормативно-правові документи, відповідно до яких держава створює умови для повнішої реалізації громадянами права на безпечні і комфортні умови перевезення як людини, так і вантажів, здійснює програми підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації кадрів, що відповідають за безпеку перевезень, ліцензійні умови діяльності та право допуску до ринків перевезень.

Робота над програмою починається з виділення проблем, що виникають. Проблеми системи забезпечення транспортної безпеки України багатогранні та походять від особливостей функціонування транспортного комплексу.

Якість транспортних послуг, ефективність використання транспорту під час створення та розподілу матеріальних цінностей, наявність розвинутої інфраструктури, що забезпечує доступ на ринки сировини, виробництва, споживання та робочої сили, можливість отримання компенсацій та оплати за користування транзитними шляхами, недопущення або мінімізація ризиків використання транспорту з метою вчинення злочинів, як економічних, так і кримінальних, включаючи терористичні акти, зменшення екологічного навантаження транспортних засобів на навколишнє середовище, зменшення кількості загиблих в результаті транспортних пригод, залежить від формування адекватної вимогам часу системи забезпечення транспортної безпеки. Забезпечення транспортної безпеки можемо розглядати як інструмент досягнення функціональної спроможності транспортного потенціалу країни.

Система транспортної безпеки України характеризується значними проблемами, зумовленими як економічними реформами та реформами в соціогуманітарній сфері, так і певними помилками та прорахунками при реалізації державного регулювання транспортної системи. Необхідно відмітити, що в Україні до цього часу відсутні національна концепція та програма забезпечення транспортної безпеки. Нерозвиненим залишається нормативно-правове забезпечення транспортної безпеки, відсутні чіткі орієнтири та цілі проведення міжнародного співробітництва в цій галузі.

За цих умов актуалізується вирішення таких проблем, як створення загальнодержавної системи забезпечення транспортної безпеки та її складових, що відповідають за – національний рівень, галузевий рівень, регіональний рівень та місцевий рівень, орієнтованих на пріоритети розвитку відповідних рівнів відповідно до компетенції; розроблення та впровадження системи моніторингу за параметрами (індексом) людського розвитку ООН, у тому числі транспортної складової; зміцнення системи захисту професійних інтересів та прав працівників шляхом залучення профспілок, асоціацій роботодавців, трудових колективів до розробки та реалізації заходів транспортної безпеки (транспортне обслуговування та забезпечення соціальних потреб); детінізація ринку маршрутних перевезень, подолання зловживань під час проведення тендерів та розподілу маршрутів, створення власного торговельного флоту (підняття престижу українського прапора), доступ різних операторів до перевезень залізничним транспортом, розвиток національної мережі повітряного транспорту, створення сучасної інфраструктури з обслуговування транзитних перевезень (інтермодальні перевезення, організація діяльності вантажних митних комплексів та запровадження допусків до створення безпечних ланцюгів постачання, зокрема розбудова інституту уповноваженого економічного оператора, імплементація в українське законодавство вимог режиму спільного транзиту (NCTS)).

Крім внутрішніх системних проблем, необхідно зважати на істотні впливи глобальних факторів, таких як інформаційно-комп'ютерна революція та економічна інтеграція (світова глобалізація), а в останній час і світова пандемія COVID-19. Перша призводить до кардинальної зміни структури транспортної роботи порівняно з етапом індустріального суспільства –

спостерігається істотне скорочення чисельності осіб, зайнятих безпосередньо в процесі фізичного контакту з товарами та пасажерами (перевезення), й одночасне збільшення чисельності кадрів у сферах обслуговування, управління, освіти, включаючи підвищення кваліфікації. Особливу групу складають фахівці з комп'ютерної техніки, програмного забезпечення, аналізу та обробки інформації. Відбувається якісна зміна змісту й характеру праці в напрямі зростання частки інтелектуально-творчої складової.

За умов глобалізації постає проблема спільної експлуатації транспортної інфраструктури України та безперешкодний доступ до інфраструктури інших країн, врахування прогресивного досвіду в управлінні транспортною галуззю, особливо лідерів світової економіки. Докладання зусиль у напрямі поглиблення європейської інтеграції спонукає будувати систему забезпечення транспортної безпеки відповідно до європейських стандартів. Така спрямованість буде реалізовувати національні інтереси України лише тоді, коли супроводжуватиметься дбайливим ставленням держави до власних розробок і проектів, широким застосуванням програмно-цільового та функціонального підходів до їх підтримки, розвитку, використання та збереження. Нині проблеми, пов'язані із забезпеченням дедалі більшої відкритості Української держави, нерозробленість засобів заохочення до інвестування в транспортну галузь призводить до деякої транспортної периферійності України, відмови участі у привабливих транспортних проектах тощо.

Актуальною є проблема подолання транспортної неоднорідності території України і, передусім забезпечення можливості користуватись соціальними благами. Особливо гостро постає питання в сільській місцевості у зв'язку з відсутністю доріг з твердим покриттям, у великих мегаполісах надмірна автомобілізація призводить до неможливості в години пік користуватись послугами швидкої допомоги, пожежних тощо.

Назріла нагальна потреба зміни управлінської парадигми у сфері державного управління забезпеченням транспортної безпеки, вироблення моделі стабільної, ефективної системи забезпечення транспортної безпеки, упровадження нових транспортних технологій. Серед проблем, які потребують невідкладного вирішення, постають, насамперед, такі:

- по-перше, невідповідність системи забезпечення транспортної безпеки вимогам трансформаційних процесів у країні й світі. Система транспортної безпеки держави не готова до роботи в динамічному середовищі з постійною зміною орієнтирів, цілей, виявлення та аналізу нових загроз та викликів. Майже не врахована робота на перспективу, насамперед з огляду на нездатність аналізувати, розробляти, відстоювати, реалізовувати, вчасно коригувати управлінські рішення, повною мірою відповідати за доручену справу. Робота зводиться до реагування на вже проявлені небезпеки та виконання формальностей пов'язаних з ліцензуванням;

- по-друге, недосконалість законодавчої бази, яка чітко не розділяє процеси прийняття управлінських рішень і контролю за їх виконанням, не надає управлінським процесам в системі забезпечення транспортної безпеки правової обґрунтованості, урегульованості та захищеності, не враховує європейський і світовий досвід управління в створенні системи забезпечення транспортної безпеки;

- по-третє, відсутність стратегічного управління щодо підготовки кадрів у масштабах держави, яке передбачало б кваліфіковане здійснення прогнозування, планування, постійне оцінювання кадрової ситуації в країні. Необхідно впроваджувати системний підхід до управління всіма ланками кадрової сфери, починаючи від профорієнтації молоді, відбору, підготовки і закінчуючи технологіями професійного розвитку на робочому місці. Реалії сьогоденної системи – це підготовлені кадри, вимушені працювати за кордоном, особливо морська, авіаційна галузі, відсутня система контролю за кваліфікацією та професійною придатністю кадрів, особливо маршрутні перевезення в містах. Парадокс: систему безперервної фахової освіти і стимулювання підвищення кваліфікації впроваджують підприємства, що належать до транснаціональних компаній, або мають закордонного власника;

- по-четверте, нерозвиненість транспортної системи, невпорядкованість, слабка функціональна визначеність транспортних структур, відсутність чіткого та продуманого орієнтованого на перспективу бачення ролі та місця кожного виду транспорту в єдиній транспортній системі держави призводить до неефективності, неузгодженості підходів у транспортному менеджменті на всіх рівнях. Замість співпраці отримуємо

безсистемне та непривабливе транспортне середовище. Такий стан заважає активному розвитку багатьох видів економічної діяльності, самореалізації людей практично в усіх сферах суспільного життя. Забезпечення транспортної безпеки має спиратися на потужну єдину транспортну систему, сучасні транспортні технології в будівництві і експлуатації транспортної інфраструктури, безпечні та комфортні способи доставки пасажирів і вантажів, включаючи й за одним транспортним документом на декількох видах транспорту, високошвидкісні та інформатизовані канали транзиту та переробки вантажів, підготовку висококваліфікованих кадрів, розуміння пріоритетності розвитку транспортної галузі та формування системи забезпечення транспортної безпеки;

- по-п'яте, недостатньо розвинуте транспортне середовище, що позначається на можливості доступу громадянина до соціальних благ, мобільності осіб з особливими потребами, якості транспортного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності підприємств, реалізації конкурентних переваг, що впливають з вигідного географічного розташування в процесі реалізації транзитного потенціалу;

- по-шосте, недостатнє застосування наукових підходів, результатів наукових досліджень під час формування системи забезпечення транспортної безпеки. Сфера наукового знання є дуже динамічною, тому наукове обґрунтування має бути постійним, невід'ємним процесом здійснення державного управління, зокрема у сфері функціонування системи забезпечення транспортної безпеки.

Під час розробки засобів реалізації програми забезпечення транспортної безпеки, ми враховуємо те, що вона має задовольняти загальносуспільні потреби. Програма містить не тільки план дій для державного сектора, але й певні регуляторні дії щодо приватного та громадського секторів. Міра втручання держави в діяльність суб'єктів приватного та громадського секторів базується на принципах соціального партнерства та відповідає характеристикам: власність зобов'язує та «хто користується, той і платить» (окрім гарантованого державою соціального мінімуму), законодавчо визначається державою та контролюється громадськістю.

У контексті соціального партнерства у сфері забезпечення транспортної безпеки виділяються такі суб'єкти, як органи

державної влади, включаючи центральні, галузеві та регіональні органи; органи місцевого самоврядування; професійні спілки, роботодавці; міждержавні об'єднання та громадські організації. Суть соціального діалогу та партнерства щодо забезпечення транспортної безпеки полягає в постійних конструктивних консультаціях сторін, узгодженні позицій та спільному вирішенні такої важливої проблеми, як створення єдиного транспортного простору на шляху реалізації пріоритетних національних інтересів та, з цією метою, подальшого розвитку транспортного, включаючи транзитний, потенціалу держави. Обмін інформацією, відслідковування дії регуляторних актів (зворотній зв'язок), представлення позицій є основним та обов'язковим елементом даного процесу.

Актуальними на сьогодні є питання приєднання до міжнародних транспортних об'єднань та конвенцій, створення умов, включаючи правове забезпечення, технічне сприяння та технологічне обслуговування міжнародних транспортних коридорів, створення в портах потужних вантажних митних комплексів (логістичних центрів); створення та впровадження механізмів взаємодії установ системи вищої та професійної освіти і роботодавців з метою залучення додаткових матеріальних, фінансових, інтелектуальних ресурсів, особлива увага приділяється грантам на дослідження від європейських та світових фондів. Функціонування системи забезпечення транспортної безпеки передбачає розробку та впровадження механізмів державно-приватного партнерства, зокрема шляхом формування інноваційно-активних територій і кластерів, створення центрів трансферту технологій на базі установ академічної науки, державного стимулювання капіталізації інтелектуального потенціалу науково-освітніх установ, а також промислових підприємств; запровадження фінансових та організаційно-економічних інструментів (концесія, оренда, лізинг, контракти на управління, аутсорсінг тощо) в транспортній інфраструктурі.

2. Етапи реалізації програми забезпечення транспортної безпеки

Розроблення програми забезпечення транспортної безпеки має базуватись на загальних принципах:

- дотримання права людини на вільний вибір професії, місця проживання та виду трудової діяльності, забезпечення можливості користуватись соціальними благами осіб з особливими потребами;
- універсальності стандартів транспортної безпеки для всіх її суб'єктів;
- запровадження активного соціального діалогу й партнерства для всіх зацікавлених осіб, що виробляють, споживають, забезпечують, або управляють транспортною роботою;
- узгодженості цілей та пріоритетів забезпечення транспортної безпеки в усіх ланках системи народного господарства;
- спільної відповідальності всіх суб'єктів системи забезпечення транспортної безпеки за розвиток транспортного, включаючи транзитний, потенціалу країни;
- невід'ємності громадського контролю у прийнятті та реалізації рішень у сфері забезпечення транспортної безпеки.

Реалізація Програми забезпечення транспортної безпеки передбачає:

- постійну координаційну діяльність в інтегрованому полі державної політики, передусім у секторах транспортної політики, інвестиційної політики, митної політики, промислової політики, політики на ринках праці, освіти й науки, охорони здоров'я, культури;
- створення правової бази розбудови єдиної транспортної системи та системи забезпечення транспортної безпеки, соціального діалогу й партнерства у сфері забезпечення транспортної безпеки;
- формування організаційних механізмів взаємодії суб'єктів системи забезпечення транспортної безпеки та відповідної організаційної інфраструктури;
- ресурсне забезпечення реалізації забезпечення транспортної безпеки.

Розглядаючи стадії розроблення та виконання державних цільових програм, в межах нашого дослідження зупинимось на ст. 5 Законі України «Про державні цільові програми», а саме розроблення проекту програми – визначення заходів і завдань, що пропонуються для включення до неї. Ми пропонуємо включити два завдання, які на нашу думку мають пріоритетне значення.

Завдання І. Підвищення рівня безпеки транспортної системи країни як засіб забезпечення сталого розвитку та конкурентноздатної економіки

Проблеми які обумовлюють формулювання першого завдання

Забезпечення транспортної безпеки має враховувати проблеми, обумовлені транспортною неоднорідністю країни, специфічними особливостями галузей транспорту: залізничного, автомобільного, повітряного, водного річкового та морського, а також надвелику заполітизованість процесів державного регулювання трубопровідного транспорту та особливі технологічні умови роботи ліній електропередач.

Транспортний комплекс продовжує перебувати в стані, коли різні галузі не доповнюють одне одного, а ведуть постійну конкурентну війну, девіз якої – кожен сам за себе. Держава втручається в цю боротьбу дуже рідко і виступає не в ролі арбітра, а лобіює інтереси тієї чи іншої галузі.

Особливо відсутність співпраці помітна в транспортному обслуговуванні пасажирів. Органи місцевого самоврядування намагаються не втручатись в ситуацію, що склалась, і виходить, що громадяни, які прибули в місто досить пізно, але в великій кількості, залишені напризволяще та дають можливість заробити таксистам. Система транспортного руху в містах давно працює за законами саморегуляції, без належного науково-методичного обґрунтування регулювання транспортних потоків. Роль органів місцевого самоуправління зводиться до періодичної заборони руху по місту вантажівок та проведення тендерів на розподіл транспортних маршрутів. Питанням безпеки перевезень, безпеки інфраструктури, кваліфікаційній відповідності перевізників увага приділяється тільки після резонансних випадків, що мали фатальний характер. Відсутня робота з пропаганди правил поведіння з транспортом в дитячих навчальних закладах, висвітлення в ЗМІ (щоденно в Україні гине в ДТП понад 10 осіб).

Відсутні державні програми з комплексного вивчення стану системи транспортної безпеки держави. Підготовка фахівців для галузі не відповідає потребам ринку. Молоді спеціалісти або вимушені працювати не за фахом, або проходити додаткове навчання на робочому місці, або їм взагалі немає місця на ринку праці в Україні. Програми проходження практик не відповідають потребам часу і в багатьох випадках залишаються формальністю.

Транспортна інфраструктура перетворилась з комунікацій, що поєднують країну в прибутковий та загадковий бізнес, в якому залучення бюджетних коштів, з неможливістю їх відслідкувати призводить до корупційних схем, що ускладнює державний контроль в цій сфері. В той же час незадовільний стан транспортних комунікацій стає причиною до 30% дорожнього транспортних пригод (в новому проекті правил дорожнього руху на стан дороги пропонують не звертати уваги під час проведення фіксацій порушень дорожніх правил).

Мета та завдання програми на цьому рівні можемо сформулювати наступним чином.

Мета підвищення рівня безпеки транспортної системи країни – реалізація потреб громадянина суспільства і держави в прогнозованому безпечному та комфортному переміщенні, як вантажів, так і пасажирів; випереджаючий розвиток транспортної інфраструктури, що відповідає найсучаснішим вимогам; створення системи, де держава гарантує базові умови транспортного забезпечення, надання подальших послуг відбувається за рахунок користувачів, але під контролем органів державної влади, до компетенції яких належить забезпечення транспортної безпеки держави.

Підвищення рівня безпеки транспортної системи країни передбачає реалізацію наступних завдань:

- розробка нових стандартів щодо безпеки інфраструктури відповідно до сучасних вимог, з врахуванням світового досвіду;
- вдосконалення системи контролю за виконанням приписів, що регулюють безпеку (правила руху, як дорожнього так і за видами транспорту, вимоги до безпечної експлуатації транспортних засобів, вимоги до конструкції транспортних засобів тощо);
- розроблення стимулюючих механізмів фінансування витрат на підготовку та перепідготовку кадрів на підприємствах усіх форм власності;
- створення передумов для подолання транспортної неоднорідності території України;
- розроблення стимулюючих механізмів фінансування витрат на підвищення безпеки транспортної інфраструктури;
- модернізація рухомого складу транспортної галузі, розробка і впровадження програм, спрямованих на омолодження

транспортних засобів, включаючи ті, що використовуються в технологічному циклі підприємств;

- синхронізація графіків руху та врахування сезонності під час складання графіків руху, різних видів транспорту;
- резервування частки експортних вантажів для перевезення вітчизняним торговельним флотом;
- розробка заходів для збільшення зручності українського прапора на ринку морських перевізників;
- просування на ринки світу українських виробників транспортних засобів, створення режиму найбільшого сприяння для інвестицій в підприємства, орієнтовані на наукоємкі технології.

Необхідні кроки

Підвищення рівня безпеки транспортної системи країни передбачає такі заходи:

- розробка та впровадження системи державного гарантування розвитку транспортної галузі;
- впровадження плану (стратегії) розвитку транспортної системи;
- на підставі стратегії розвитку транспортної системи розробка та впровадження стратегії розвитку за видами транспорту;
- запровадження механізму сприяння виробникам транспортних засобів, їх підтримка як державними замовленнями, так і розробка заходів підтримки через надання податкових та митних преференцій;
- розробка системи моніторингу стану аварійності транспортних комунікацій, незалежного та об'єктивного розслідування надзвичайних подій, розробка рекомендацій щодо їх попередження, проведення досліджень стану транспортної інфраструктури та мінімізації ризиків, пов'язаних з її використанням;
- визначення окремих умов для транспортування небезпечних вантажів;
- розроблення комплексу заходів для мінімізації використання транспортних засобів з метою скоєння кримінальних злочинів та адміністративних правопорушень;
- перегляд умов проведення реєстрації транспортних засобів в судновому реєстрі України;

- проведення додаткового розслідування законності зміни власників судами Українського торгівельного флоту;
- розробка заходів з метою недопущення накладання арешту на транспортні засоби як застави по позовам до державних органів України.

Етапи реалізації

1 етап: до кінця 2022 р.

- Розробити стратегію розвитку транспортної системи держави;
- Проаналізувати відповідність нормативно-правових актів з питань транспортної політики сучасному стану та потребам розвитку транспортної галузі;
- Розробити нормативно-правові механізми впливу держави на відповідність діяльності керівного складу підприємств всіх форм власності вимогам безпечної експлуатації елементів транспортної системи;
- Розробити програми стимулювання національних виробників транспортних засобів.

2 етап: 2022–2023 рр.

- На базі прийнятої стратегії розвитку транспортної системи держави, розробити стратегії розвитку за видами транспорту та галузями діяльності, задля концентрації ресурсів та виконання найбільш перспективних проєктів;
- Проаналізувати зміни в роботі виробників транспортних засобів, провести корегування нормативних актів з метою недопущення зловживань;
- Запровадити механізми стимулювання фінансування витрат, спрямованих на покращення стану транспортної інфраструктури та заходи, пов'язані із забезпеченням безпечних умов перевезень.

3 етап: 2023–2025 рр.

- Забезпечення державно-приватного партнерства у питаннях будівництва транспортної інфраструктури, модернізації рухомого складу, підтримання задовільного стану безпеки під час виконання транспортної роботи;
- Створити систему планової роботи єдиної транспортної системи та автоматичного управління в умовах надзвичайних ситуацій;
- Створити систему мотивації роботодавців до співпраці з навчальними закладами.

Індикатори успіху

- зменшення кількості дорожньо-транспортних пригод, а також кількості загиблих та поранених в них;
- створення нових робочих місць та працевлаштування випускників транспортних закладів освіти;
- підвищення стандартів транспортного забезпечення населення України, потреб промисловості та зовнішньоекономічної діяльності;
- розвиток українського торговельного флоту, збільшення суден під прапором України;
- зростання ВВП.

Завдання II. Реалізація транзитного потенціалу України як одна з основ підвищення стандартів життя

Проблеми

Особливості політики транспортної безпеки в цій сфері зумовлюється тим, що вона має вирішувати складні і інколи взаємовиключаючі завдання. Транспортна система, що обслуговує транзитні перевезення, досить гостро реагує на будь які зміни кон'юнктури ринків ресурсів, виробництва та споживання. Особлива увага приділяється змінам ринку енергоносіїв та тенденціям реалізації не просто переміщення, а переміщення точно в строк, точно в місце, відслідковування процесу переміщення в режимі реального часу тощо. Найвні проблеми у забезпеченні транспортної безпеки в процесі реалізації транзитного потенціалу зумовлені порушеннями під час здійснення основних управлінських функцій: планування, організації, мотивації та контролю.

Зокрема:

- відсутня Цільова програма забезпечення становлення України як транзитної держави на короткострокову, середньострокову, довгострокову перспективу;
- залишаються не визначеними, або недостатньо методично розробленими такі поняття як «транзит», «вантажний митний комплекс», «уповноважений економічний оператор», що призводить до неузгодженості, як в середині країни, так і під час співпраці з європейськими та світовими транзитними операторами;
- невідповідність форм і методів гарантування доставки товарів в Україні, Європі, країнах СНД, а звідси необхідність додаткових видів гарантування доставки в митницю призначення,

участь у міжнародних гарантійних об'єднаннях, або приєднання до діючих угод, щодо спрощення митного контролю, або його застосування до окремих предметів;

- невідповідність інфраструктурі вимогам, європейських операторів;
- відсутність справедливого відшкодування, або компенсації шкоди, що завдається від транзитних перевізників;
- відсутність дієвого впливу на порушників правил дорожнього руху нерезидентів;
- складність процедури проведення легалізації транзитного товару під час зміни транспортного засобу не на кордоні, а всередині країни;
- відсутність новітніх технологій перевантаження, логістичного обслуговування консолідованих вантажів та дрібних товарних відправок.

Мета та завдання

Мета та завдання функціонування системи забезпечення транспортної безпеки, спрямованої на реалізацію транзитного потенціалу, передбачає створення передумов розвитку міжнародних транспортних коридорів і відповідної інфраструктури (вантажних митних комплексів, пункти пропуску), гармонізацію правового забезпечення процесу переміщення через територію України з нормами країн Європи та СНД, відсутність загроз національній безпеці.

Досягнення цієї мети передбачає реалізацію низки завдань:

- провести ревізію транспортного законодавства України, проаналізувати основні відмінності в регулюванні транспортних процесів в Україні та ЄС, провести експертизу на доцільність застосування європейського законодавства (захищеність національних інтересів, забезпечення базових, тих, що гарантуються державою, можливостей доступу до процесу переміщення тощо), привести у відповідність до європейського законодавства питання, що стосуються умов транзиту;
- проаналізувати умови заохочення інвесторів до модернізації транспортної інфраструктури, приведення її у відповідність до світових стандартів;
- розробити новітні технологічні схеми пропуску транзитних вантажів через митний кордон, враховуючи можливість використання декількох видів транспорту, оптимізувати

процедури здійснення гарантії доставки товарів до митниці призначення;

- участь у міжнародних програмах з облаштування кордонів, забезпечення їх необхідною оглядовою технікою, перехід від тотального контролю до проведення пост-митного аудиту, та впровадження систем ризиків, що спираються на аналіз товару, який переміщується транзитом, історію перевізника, репутацію виробника та отримувача, тобто формування безпечних ланцюгів постачання;

- провести у відповідність до світових стандартів систему відшкодувань та компенсацій, транспортній інфраструктурі та навколишньому середовищу, шкоди завданої транзитними перевізниками;

- створення умов для закріплення зменшених тарифних ставок на перевезення, якщо вони розпочинаються або завершуються в українських портах;

- узгодження з іншими країнами – транзитерами загальних умов проведення транзиту та наскрізних транзитних тарифних ставок;

- використання новітніх інформаційних технологій для відслідкування положення транзитного товару в режимі реального часу (як для відповідних органів державної влади, так і для власників товару, або замовника перевезень).

Необхідні кроки

Реалізація транзитного потенціалу України передбачає:

- ревізію міждержавних угод і договорів щодо спрощення митного контролю та оформлення транспортних засобів, що використовуються виключно для переміщення через митний кордон товарів, предметів і громадян;

- створення ефективної системи контролю за предметами, що тимчасово ввозяться на територію України, включаючи транзит, і необхідні для проведення комерційних операцій, хоча самі не є предметом комерційної операції;

- формування системи міжнародних транспортних коридорів, що проходять територією України, аналіз завантаженості транспортних магістралей та перерозподіл транспортних потоків;

- створення можливостей контрольованого доступу різних транспортних операторів, включаючи закордонних, до використання залізничної інфраструктури;

- створення ефективних систем транспортування, зберігання, накопичення, перерозподілу транзитних вантажів, під митним контролем, зі зміною виду транспорту, за одним перевізним документом;
- проведення політики залучення нових вантажопотоків;
- проведення екологічної експертизи будь яких проєктів, пов'язаних з будівництвом, модернізацією транспортної інфраструктури;
- запровадження новітніх технологій транспортування, пов'язаних з контейнеризацією, використанням мультимодальних перевезень;
- створення системи спрощеного митного контролю та оформлення транспортних засобів, що використовують транспортну інфраструктуру України лише з метою поповнення запасів споживання;
- створення системи технічного обслуговування та регламентованого доступу до Української транспортної системи операторів нерезидентів.

Етапи реалізації

1 етап: до кінця 2022 р.:

- Розробити заходи контролю, що будуть використовуватись під час аналізу виконання програм, стратегій та концепцій розвитку і становлення України як транзитної держави;
- Розробити головні напрямки реалізації транзитного потенціалу із закріпленням їх на рівні прийняття законодавчих актів;
- Розробити зміни до Закону України «Про єдиний митний збір, що здійснюється в пунктах пропуску через митний кордон України».

2 етап: до кінця 2023 р.:

- Розробити та затвердити стратегії розвитку транзитного потенціалу України на середньо та довгострокову перспективу;
- Розробити та затвердити у відповідних міністерствах план заходів в рамках реалізації стратегії розвитку і транзитного потенціалу України;
- Внести зміни до законодавства з питань взаємодії держави та приватного капіталу в транспортній галузі, надавши можливість органам місцевого самоврядування виступати ініціаторами створення потужних вантажних митних комплексів, авто терміналів тощо.

3 етап: до кінця 2024 р.:

- Проаналізувати отримані результати, провести корекцію нормативних актів;
- Розробити подальші кроки для реалізації транзитного потенціалу України.

Індикатори успіху:

- збільшення об'ємів транзитних вантажів, збільшення об'ємів перевалки вантажів в портах, включаючи контейнерні термінали;
- збільшення об'єму надходжень в бюджети всіх рівнів від відрахувань, пов'язаних з обслуговуванням транзитних вантажопотоків;
- збільшення інвестицій в транспорту інфраструктуру, отримання нових робочих місць за рахунок відкриття нових ВМК та іншої транспортної інфраструктури;
- включення системи МТК до національної транспортної мережі, розвантаження «вузьких місць» перерозподіл транспортних потоків.

Таким чином, розробка і реалізація заходів впровадження цільової програми забезпечення транспортної безпеки дозволить підвищити конкурентоздатність транспортної системи та слугуватиме розвитку українського суспільства.

Державна політика забезпечення транспортної безпеки має спиратись на чітке гармонічне і зрозуміле відображення сутності механізмів державного управління, що закріплюється та легалізується системою відповідних офіційних документів як загальнополітичної направленості, таких як стратегії, концепції, доктрини, так і правового забезпечення, таких як закони, програми, й нарешті оперативної реалізації таких як плани. Погоджуючись з думкою А.А. Кокошина, який вважає, що необхідно проводити повномасштабне врахування як прямих, так і зворотних зв'язків між політикою та стратегією, їхнього взаємовпливу та взаємодії, дослідження бажано проводити в трикутнику «ідеологія–політика–стратегія» [5, с. 205]. Спираючись на висновок В. Богдановича та А. Семенченко: «Впровадження стратегій та інших документів стратегічного рівня й призначення є однією з найважливіших функцій державного управління забезпеченням національної безпеки й має здійснюватися на стратегічному, оперативному і тактичному рівнях» [6, с. 63]. В запропонованій нами цільовій програмі розвитку транспортної безпеки України розглянуто лише декілька

питань забезпечення транспортної безпеки України, проте потребують вирішення і інші питання, нажаль обмеженість дослідження дозволяє нам зупинитись тільки на окремих, базових питаннях. Ці питання повинні бути розглянуті в проекті програмного документа, що має стати базовим в процесі забезпечення транспортної безпеки України й дозволить реалізувати одну з основних функцій системи державного управління.

Для початку необхідно визначитись з основними завданнями, які мають бути реалізовані в процесі подальшого розвитку транспортної галузі. До таких завдань (ціль) ми пропонуємо віднести:

- зменшення транспортних видатків в процесі економічної діяльності;
- розробка заходів для використання Єдиної транспортної системи України під час надзвичайних випадків та інших загроз природного, техногенного, або соціального характеру;
- забезпечення мобільності населення;
- доступність транспортних перевезень для діяльності промислового комплексу країни;
- створення умов для використання транзитного потенціалу та інтеграція до загальноєвропейського транспортного простору;
- збільшення конкурентоспроможності транспортних систем;
- ефективне та безпечне використання транспорту.

До основних завдань, що потребують вирішення, можуть, на нашу думку, бути віднесені:

- формування ринку транспортних послуг (мається на увазі не війна всіх проти всіх за виконання разової роботи, а конкурентне регульоване і прозоре комплексне обслуговування);
- інтеграція до загальносвітової транспортної системи, як інституційна, так і технічна і технологічна інтеграція (отримання компенсацій за використання території для транзиту, логістичне обслуговування транзитних вантажів, транспортне забезпечення зовнішньоекономічної діяльності, експорт послуг переміщення);
- формування законодавчо-правової й нормативних баз таким чином, аби забезпечити ефективну взаємодію ринків (мається на увазі ринок ресурсів, ринок товарів, ринок послуг, включаючи транспортні послуги, ринок праці);
- виконання транспортом соціальної місії;

- розвиток новітніх транспортних технологій направлених не тільки на покращення умов переміщення вантажів, а й на пріоритетний розвиток систем що й більш безпечними, екологічними тощо;

- розвиток транспортної інфраструктури шляхом підтримки проектів направлених на будівництво логістичних транспортно-розподільчих вузлів, транспортних терміналів (вантажних комплексів);

- створення умов для розвитку транспортної взаємодії з суміжними державами (малий прикордонний рух).

Особливості управлінського процесу, зокрема, пов'язаного з реалізацією функції органів влади в сфері забезпечення транспортної безпеки та необхідність створення стратегічних документів політично-правового характеру має базуватись на наступних положеннях:

- комплексний підхід до транспортної галузі. Коли конкурують не види транспорту між собою, а комплексний кінцевий продукт. Переваги для окремих видів транспорту, що мають пріоритетне значення, не створюються адміністративно, а розвиток отримують змішані форми та за рахунок економічних й інших стимулів отримують розвиток пріоритетні, а значить більш соціальні, екологічні, науково та промисловоємні, а завдяки цьому найбільш конкурентоздатні в світовому економічному просторі;

- визначені та закріплені сфери відповідальності держави, її можливості адміністративного впливу та оперативного корегування. Як правило, це розробка правил гри, арбітраж, але контроль може бути віддано і незалежній, включаючи комерційну, організації. Забезпечення прийняттого рівня безпеки процесу транспортування вантажів і пасажирів. Розвиток інфраструктури транспорту та підтримання науково інвестиційних проектів. Будівництво системи пасажирського транспорту загального користування тощо;

- всі роботи, які передбачається проводити з використанням коштів державного бюджету проходять експертизу не тільки на економічну доцільність, а й екологічну і соціальну можливість використання. Затвердження таких робіт можливе тільки після підтвердження наявності бюджетних ресурсів. Самі роботи мають статус цільових програм;

- правова визначеність, держава створює правове поле, та проводить політику захисту інтересів національних перевізників

на міжнародному рівні, та розмішуючи замовлення на перевезення державних вантажів (стратегічної частки в перевезеннях зовнішньоекономічних вантажів), виконання соціально значимих перевезень, можливе при цьому використання диференціації податків та зборів, встановлення преференції тощо;

- іноваційність, держава виступає основним замовником процесу підготовки висококваліфікованих фахівців, включаючи управлінців, для транспортної галузі. Передусім це пов'язано з атестацією навчальних закладів, участь у розробці навчальних програм, розробка системи проходження практик, підвищення кваліфікації та безперервної фахової освіти. Держава створює умови для реалізації результатів науково технічного прогресу (НТП).

Впровадження документу такого стратегічного рівня також має базуватись на розробці системи цілей та показників їх досягнення, що вираженні в формалізованій формі. Зрозуміло що цифрові значення показників є предметом окремого дослідження, що ж стосується їх порогового вираження, або критичного значення, або тих значень, які планується досягти, то вони мають бути затверджені після всебічного обговорення науковців, практичних працівників транспортної галузі та представників органів державної влади та місцевого самоврядування. Ми поки що зупинимось на своєму баченні цих показників. Показники можливо застосовувати майже до всіх елементів системи забезпечення транспортної безпеки, але ми, в межах нашого дослідження, застосуємо їх тільки до основних цілей розвитку стратегії транспортної безпеки.

ціль: зменшення транспортних видатків в процесі економічної діяльності.

показники:

питома вага витрат у вартості готової продукції (прийнятний рівень витрат в розвинутих країнах складає – 7–10%);

коефіцієнт використання пробігу з вантажем;

коефіцієнт використання вантажепідємності;

зменшення енергоємності, металоємності транспортних засобів та інфраструктури;

збільшення комерційної швидкості руху товарних потоків;

оптимізація документального забезпечення та обліку товаропотоків перехід з паперового на електронне (враховуючи програми електронна митниця тощо);

зменшення термінів знаходження товарів на шляху між кінцевими точками споживання та виробництва, а також зменшення структури складських запасів (виробництво працює по схемі «з коліс» запаси гарантування товарного виробництва складають 1 – 3 добові норми споживання);

збільшення часу знаходження товарів в безперервному русі.

ціль: розробка заходів для використання Єдиної транспортної системи України під час надзвичайних випадків та інших загроз природного, техногенного, або соціального характеру.

показники:

збільшення густоти транспортної мережі;

забезпечення резервів збільшення пропускної і провізної спроможності транспортної мережі, розробка запасних та дублюючих напрямків переміщення різними видами транспорту;

зменшення загальної довжини ділянок транспортної інфраструктури, що обмежують провізну і пропускну здатність (для різних видів транспорту за різними критеріями, тобто для залізничного відношення довжини ділянок що мають певні обмеження, до загальної довжини мережі, для автомобільного транспорту відношення довжини ділянок, що експлуатуються з перевантаженням до загальної довжини мережі, для водного транспорту відношення довжини ділянок, що мають певні обмеження по експлуатаційним властивостям до загальної експлуатаційної довжини, тощо);

співвідношення населених пунктів, що мають можливість використовувати одну, або більше транспорту магістраль без її перевантаження, або з можливістю експлуатації в запроєктованих показниках;

кількість аеродромів цивільної авіації, можливість використання польових аеродромів для виконання робіт пов'язаних з евакуацією населення тощо;

створення правового поля для проведення та координації робіт, пов'язаних з забезпеченням безпечних та комфортних умов евакуації населення, проведення навчань з координації роботи різних органів державної влади і місцевого регулювання з підприємствами різної форми власності;

досягнення швидкостей переміщення по транспортним комунікаціям України на рівні розвинутих країн світу.

ціль: забезпечення мобільності населення.

показники:

забезпечення населених пунктів цілорічною можливістю використання транспортної інфраструктури;

зростання транспортної рухомості населення;

створення та підтримання транспортної мережі загального користування, що відповідає вимогам соціальності та адаптивності до потреб людей з різними вадами (співвідношення рухомого складу автомобільного транспорту міського та приміського сполучення, залізничного транспорту міжміського сполучення, міського наземного електричного транспорту, що дозволяє здійснювати комфортне та безпечне перевезення мало мобільних громадян);

співвідношення частки транспортних засобів пасажирської системи загального користування в загальній кількості перевезених пасажирів;

частка витрат в бюджеті родини пов'язана з отриманням транспортних послуг, включаючи доставку до місця роботи, місць відпочинку, з екскурсійними маршрутами тощо.

ціль: доступність транспортних перевезень для діяльності промислового комплексу України.

показники:

рівень пакетизації та контейнеризації вантажів в регіональному, міжрегіональному та міжнародному сполученні;

розвиток транспортно-логістичних технологій;

підвищення продуктивності праці в транспортному комплексі;

час знаходження вантажів в процесі перевезення;

використання НТП направлено на:

1. Прискорене нарощування пропускної та провізної спроможностей магістральних видів транспорту (портів, аеропортів, залізничної колії, автомобільних доріг, транспортної інфраструктури).

2. Зменшення питомої частки енергоспоживання на всіх видах транспорту. Досягається за рахунок проектування нових більш економічних та безпечних двигунів та рушіїв, модернізація та оптимізація використання наявних потужностей тощо.

3. Розробка комплексного продукту переміщення (комбінований транспорт тощо).

4. Посилення спеціалізації перевезень.

5. Підвищення надійності перевезень, їх функціональності та системності.

комерційна швидкість руху магістральних товарних потоків;

оновлення парків рухомого складу;
рівень рентабельності всіх видів транспортної діяльності;
співвідношення частки перевезень транспортом загального використання в приведеному об'ємі перевезення вантажів (тільки для автомобільного транспорту)

ціль: створення умов для використання транзитного потенціалу.

показники:

збільшення експорту транспортних послуг;
збільшення обсягів транзитних перевезень;
критична частка вітчизняних перевізників в забезпечені зовнішньоекономічної діяльності;

участь в міжнародних транспортних об'єднаннях та вплив на прийняття рішень цими організаціями;

частка дедвейту суден під українським прапором до загально світового дедвейту;

частка міжнародного трансферту через українські аеропорти;

збільшення перевезень в міжнародному транспортному сполученні;

збільшення перевезень з використанням новітніх технологій.

ціль: збільшення конкурентоспроможності транспортних систем.

показники:

зростання пропозицій на ринку транспортних послуг, особливо щодо надання комплексного продукту з використанням новітніх технологій;

постійне оновлення рухомого складу;

зменшення частки витрат на транспортування в вартості готового продукту;

уніфікація принципів регулювання тарифної та податкової політики.

ціль: ефективне та безпечне використання транспорту.

показники:

кількість ДТП до яких призводять дорожні умови та нераціональність використання регулювання;

кількість ДТП до яких призводить технічний стан транспортних засобів та інфраструктури;

кількість осіб що загинули в наслідок ДТП на автомобільному транспорті віднесені до 1000 автомобілів, що знаходяться в експлуатації;

кількість авіакатастроф на регулярних авіаперевезеннях віднесених до загальної кількості годин знаходження в польоті;

кількість актів незаконного втручання в роботу транспортної галузі;

кількість спроб проведення незаконного затримання транспортних засобів, окремо вдалих спроб;

кількість актів використання транспортних засобів в антиправній і терористичній діяльності;

рівень безпеки об'єктів транспортної інфраструктури;

рівень підготовки та кваліфікація кадрів що забезпечують діяльність транспортної галузі;

частка транспорту в забрудненні навколишнього середовища (моніторинг за видами транспорту, та особливостями експлуатації);

енергоємність роботи транспортного комплексу (моніторинг за видами транспорту, та особливостями експлуатації);

частка транспортних засобів, що використовують для роботи альтернативні енергоносії, або використовують відновлювальні джерела енергії у відношенні до загального парку транспортних засобів, або відношення транспортної роботи з переміщення пасажирів та вантажів з використанням цих транспортних засобів до загальної частки виконаної роботи;

кількість шкідливих речовин що потрапляють до навколишнього середовища під час проведення робіт з підтримання експлуатаційного стану транспортних засобів;

кількість шкідливих речовин що потрапляють до навколишнього середовища під час аварій катастроф тощо з участю транспортних засобів;

питомий розмір використання пального на одиницю виконаної роботи за різними видами транспорту;

шумове навантаження на навколишнє середовище від роботи різних видів транспорту в різних експлуатаційних режимах.

Висновки

Окрім показників рівня транспортної безпеки нами запропоновано специфічні зони ризику за видами транспорту, що дозволить розробляти заходи для пом'якшення наслідків небезпек, пов'язаних з цими ризиками та враховувати їх під час подальшої розробки цільових програм в галузі забезпечення транспортної безпеки. Проведення подібної структуризації

дозволяє вирішити завдання визначення ресурсної бази та органу державної влади, що має виступати основним під час розробки заходів із забезпечення прийнятного рівня транспортної безпеки.

Список використаних джерел:

1. Про державні цільові програми: Закон України від 18.03.2004 № 1621-IV. Верховна Рада України. Законодавство України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1621-15>

2. Про затвердження тимчасових методичних рекомендацій щодо розроблення державних цільових програм: наказ Міністерства економіки та з питань європейської інтеграції України від 08.05.2003 р. № 114 Верховна Рада України. Законодавство України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0114569-03>

3. Порядок розроблення та виконання державних цільових програм: постанова Кабінету Міністрів України від 31.01.2007 № 106. Верховна Рада України. Законодавство України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/106-2007-п>

4. Про Порядок обміну інформацією між виконавцями державних цільових програм та координації цієї роботи: наказ Міністерства економіки України від 04.12.2009 №1367 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1251-09>

5. Кокошин А. А. Политика и социология военной стратегии. М. : Ком. Книга, 2005. 616 с.

6. Богданович В. Ю. Підхід до розробки теоретичних засад стратегічного планування у сфері державного управління забезпеченням національної безпеки держави. *Стратегічна панорама*. 2006. № 2. С. 57 – 69.