

МЕХАНІЗМИ ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ ДОРОЖНІМ БУДІВНИЦТВОМ В УКРАЇНІ. ВИКЛИКИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ

Серета Ю. В.

*аспірант кафедри публічного управління та адміністрування
Навчально-наукового інституту неперервної освіти
Київського авіаційного інституту
м. Київ, Україна*

Повномасштабне вторгнення російської федерації в Україну в 2022 році внесло значні корективи у звичне функціонування як органів управління дорожньою галуззю так і підприємств, що працюють на ринку дорожнього будівництва України. Частина майна дорожніх підприємств була втрачена, виробничі бази – зруйновані внаслідок постійних обстрілів, а ті, які залишилися на тимчасово окупованій території – розкрадені; тисячі фахівців покинули свої помешкання, та, у пошуках кращої долі, переїхали до інших регіонів України або і взагалі – за кордон. Значна кількість фахівців – дорожників була мобілізована до лав збройних сил України, а мешканці окупованих територій Донбасу та Криму – примусово мобілізовані до російської армії, без права вибору. Станом на 01.06.2024 року тільки в Києві бракувало 30% працівників – дорожників [1], а в регіонах, особливо прикордонних з росією, цей відсоток продовжує збільшуватися. Не кожен фахівець-дорожник має сталеві нерви, які дозволять ремонтувати дороги та відновлювати пошкоджені чи зруйновані мости під ворожим обстрілом, або ж атаками ворожих дронів. Не допомогло навіть удосконалення положень Галузевої Угоди, що стосуються підвищення заробітної плати, соціальних гарантій і винагород для працівників підприємств і організацій дорожнього господарства та посилення соціального захисту працівників галузі, зокрема мобілізованих працівників, ветеранів війни, учасників бойових дій та інших, а також тих, хто працює на територіях можливих бойових дій та активних бойових дій [2].

Не минули кадрові зміни і Агентство відновлення та розвитку інфраструктури, в якому протягом 2023 року звільнено та призначено по керівному складу понад 70 осіб [3]. І хоча це менше, ніж у 2022 році, коли було звільнено та призначено понад 100 осіб керівного складу державних підприємств та установ [4], все одно така кількість змін говорить про неготовність певних керівників ефективно працювати та

нести персональну відповідальність за відновлення країни під час воєнного стану.

Постійні зміни у нормативно-правовому механізмі державного управління дорожнім будівництвом, а саме прийняття нових та зміна існуючих законів та підзаконних актів, що регулюють питання державного управління дорожнім будівництвом, мають значний вплив на стабільне функціонування галузі. Особливо чутливим стало питання бронювання військовозобов'язаних. Постійна зміна законодавчих актів з питань бронювання призвело до ще більшого відтоку кадрів у дорожній галузі. Машиністи автогрейдера та асфальтобетонники, водії дорожньої техніки та дорожні робітники масово звільняються через неможливість отримати бронь від мобілізації, втрату такої броні, затягування чи відмову в отриманні статусу критично важливого для функціонування економіки держави підприємства.

Ще одним викликом для працівників дорожньої галузі стала зміна пріоритетів будівництва, зумовлена вторгненням північного сусіда. З реорганізацією Державного агентства автомобільних доріг в Державне агентство відновлення та розвитку інфраструктури, фахівці, які ще вчора займалися будівництвом та ремонтами доріг, тепер змушені будувати та відновлювати майже всю інфраструктуру країни, починаючи від пошкоджених мостів, лікарень, шкіл та дитсадків, закінчуючи захистом об'єктів паливно-енергетичного сектору критичної інфраструктури та облаштуванням і модернізацією пунктів пропуску через державний кордон як для автомобільного так і для залізничного сполучення. Звісно, у зв'язку із розширенням кола повноважень Агентства відновлення та його структурних підрозділів в областях спеціалісти отримують безцінний досвід, але не слід забувати, що на них лежить і величезна відповідальність за будівництво захисних споруд цивільного захисту та інших об'єктів, що мають вплив на життєдіяльність населення.

Викликом для держави у сфері дорожнього будівництва стало й різке зменшення фінансування протягом 2022–2023 років у порівнянні із попередніми періодами. Касові видатки Агентства відновлення за 2022 рік склали 42,26 млрд. грн., а за 2023 рік – 82,04 млрд. грн, на противагу 97,27 млрд. грн. і 135,23 млрд. грн. – у 2020 та 2021 роках відповідно. Безумовно 2022 рік став роком найменшого фінансування, що і не дивно, адже протягом кількох місяців роботи із будівництва та ремонтів автодоріг і мостів, а також об'єктів інфраструктури майже не проводилися.

Однак, незважаючи на існування значної кількості викликів, слід зазначити і про перспективи механізмів державного управління дорожнім будівництвом. В Україні навіть під час активних бойових дій реалізується низка інфраструктурних проєктів, спільних із міжнародними

фінансовими організаціями, основними з яких є ЄБРР, ЄІБ, МБРР, ЄС, Європейська Комісія, Уряд Республіки Польща тощо. У 2023 році Агентством відновлення підготовлено 6 проектів законів України, 53 проекти Кабінету Міністрів України, 3 проекти розпоряджень Президента України, 3 проекти наказів Мінінфраструктури. До роботи у дорожній галузі залучається більше жінок та ветеранів війни для оволодіння професіями, спеціальностями, кваліфікацією відповідно до їх інтересів та здібностей. Значна увага приділяється розвитку інституцій незалежного технічного нагляду та інженерів-консультантів [5], які на думку О. Непомнящего є залученими компетентними експертами, що можуть дати кваліфіковану оцінку ходу реалізації будівельного проекту на різних етапах його життєвого циклу [6], застосовуються новітні цифрові технології, а також дрони під час обстеження пошкоджених об'єктів інфраструктури. Активно розбудовується прикордонна дорожня інфраструктура на українсько-польському, українсько-румунському та українсько-молдовському кордонах, що в подальшому сприятиме як збільшенню транзиту товарів через територію України а зараз значно допомагає у доставці військових та цивільних вантажів для стримування агресії російської федерації.

Підсумовуючи можна зазначити, що незважаючи на воєнний стан в Україні та існування низки викликів, всі державні інституції згуртувавшись сконцентровані над зміцненням обороноздатності держави, займаються пошуком та диверсифікацією джерел фінансування для ремонту пошкоджених та відновлення знищених об'єктів інфраструктури, працюють над вдосконаленням системи державного управління дорожньою галуззю та адаптацією під умови воєнного стану нормативно-правової бази.

Література:

1. Нестача фахівців деяких підприємств дорожньої галузі Києва сягає 30%. https://kyivcity.gov.ua/news/nestacha_fakhivtsiv_deyakikh_pidpriyemstv_dorozhno_galuzi_kiyeva_syagaye_30/
2. Галузева угода між Державним агентством автомобільних доріг України і Профспілкою працівників автомобільного транспорту та шляхового господарства України на 2020–2022 роки. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/n0001850-20#Text>
3. Звіт Державного агентства відновлення та розвитку інфраструктури України за 2023 рік. URL: <https://restoration.gov.ua/4489/zvity/59572/59573.pdf>
4. Звіт Державного агентства автомобільних доріг України за 2022 рік. URL: <https://restoration.gov.ua/4489/zvity/index.php4/54474/54475.pdf>

5. Непомнящий О. М. Стан та перспективи організаційно-правового забезпечення діяльності інженера-консультанта в Україні / О. М. Непомнящий, І. В. Хараїм [Електронний ресурс]. *Державне управління, удосконалення та розвиток*. № 2. 2018 р. URL: http://www.dy.nayka.com.ua/pdf/2_2018/5.pdf

6. Непомнящий О. М. Інженер-консультант у системі господарської і професійної діяльності в Україні. *Інвестиції: практика та досвід*. 2018. № 9. URL: http://www.investplan.com.ua/pdf/9_2018/20.pdf

DOI <https://doi.org/10.36059/978-966-397-466-8-14>

РИЗИКИ НЕТОКРАТИЗАЦІЇ ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ

Стороженко Л. Г.

*кандидат філологічних наук, доцент,
докторант кафедри публічного управління та адміністрування
Навчально-наукового інституту менеджменту та підприємництва
Державного університету інформаційно-комунікаційних технологій
м. Київ, Україна*

У контексті впливу глобалізації на формування сучасного державного управління, нетократизація постає закономірним явищем, що відображає прагнення до використання сучасних інформаційно-комунікаційних технологій для розширення участі громадян у процесах прийняття рішень на державному рівні, що, у свою чергу, сприяє підвищенню легітимності та ефективності демократичних інститутів [1].

Однак поряд з прогресивною інтеграцією органами управління сучасних цифрових технологій з метою підвищення якості та ефективності державного управління, можна виокремити низку ризиків, зумовлених нетократичними процесами, серед яких:

– кібербезпека (збільшення можливостей кібератак та порушення конфіденційності даних може призвести до витоку важливої інформації, впливу на результати прийняття рішень тощо);

– нерівність доступу (використання сучасних цифрових технологій може підсилити нерівність у доступі до інформації та участі громадськості в управлінських процесах (громадяни, які мають доступ до новітніх технологій та знань, можуть мати перевагу перед представниками суспільства, які не мають такого доступу));

– цифрова дискримінація (розвиток нетократичних методів управління може призвести до виникнення цифрової дискримінації (грома-