

STATE POLICY OF UKRAINE
IN THE FIELD OF TRANSPORT SECURITY

ДЕРЖАВНА ПОЛІТИКА УКРАЇНИ
В СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ТРАНСПОРТНОЇ БЕЗПЕКИ

Gennadiy Ferdman¹

DOI: <https://doi.org/10.30525/978-9934-588-53-2-38>

Abstract. Providing transport security is undoubtedly one of the main systematic issues in the implementation of state policy in this field, which is generally determined by the quality of the tasks in a number of relatively independent components, such as: the technical state of the transport system; the level of professional training of specialists involved in the work of transport and security; availability of means of information control, surveillance and support of transport; counteracting attempts at terrorist acts and unauthorized interference with transport activities; staffing and training of security structures; state of fire safety; providing technical means of surveillance and security; interaction of power structures.

The implementation of transport security for transport is implemented at three levels: state, sectoral and objective.

State regulation of activities in the field of transport safety is organized by the Cabinet of Ministers of Ukraine. In order to ensure the implementation of the state policy in the field of transport safety, the authorities create a system of transport safety, which consists of the subjects of transport safety.

The implementation of the state transport safety policy is not only a means of regulating the transport process but also, above all, a tool for securing the interests of the state. Its effectiveness will be determined by strict adherence to the chosen priorities, reliable legal, organizational, material and information support of the measures of state regulation of safety

¹ Candidate of Sciences in Public Administration,
Senior Researcher, Deputy Chief of the State Oceanarium Research Institute
of the Armed Forces of the Naval Forces of the National University
of Odessa Naval Academy for Scientific Work,
Scientific Center of the Armed Forces of Ukraine State Institute
of Naval Forces of the National University «Odessa Naval Academy», Ukraine

of transportation, joint efforts of public authorities, local self-government and the public to achieve a common goal – prevention of real and potential catastrophes transport and their consequences.

The subject of this study is the state policy of Ukraine as a system of ensuring transport safety.

The methodology of the research is based on general scientific and applied methods of cognition, oriented generally on the theoretical and applied justification of ensuring transport safety of Ukraine.

The purpose of the article is to briefly review and explain the basic principles and components of the state transport safety policy, the implementation of transport security, the subjects of transport safety and their protection, the basic principles of the state transport safety policy, awareness and extra-budgetary financing of transport safety.

Thus, in view of the above, it is possible to draw the following main conclusions: the issue of implementation of the state policy in the field of transport safety in Ukraine is receiving insufficient attention, its status in comparison with the developed countries of the world is unsatisfactory and needs improvement; the low level of transport safety in Ukraine is based on a lack of awareness of the importance of national interests in the field of transport safety of Ukraine; a uniform state policy in the field of transport security is needed, which must be implemented in economic, political and organizational measures; needs to reform the system of entities managing transport safety in Ukraine, etc .; Searching for extra-budgetary funds should be a priority for improving transport security funding; transport security must be recognized as one of the main areas of national security; further research is needed in the field of transport safety.

1. Вступ

У всіх країнах світу транспорт є однією з важливих галузей господарства та складовою частиною міжлюдських стосунків. Сам процес перевезень не виробляє нового продукту, але виступає як сполучна ланка між підприємствами, сприяючи функціонуванню інших галузей економіки, розв'язанню соціальних задач, раціональному та гнучкому використанню виробничих сил, забезпечуючи обороноздатність країни.

Транспорт – важливий фактор економічної інтеграції країн і розвитку міжнародної торгівлі. Економічна роль транспорту міститься

насамперед у тому, що він є органічною ланкою кожного виробництва, проводить безперервну й масову доставку всіх видів сировини, палива й продукції з пунктів виробництва в пункти споживання, а також здійснює поділ праці, спеціалізацію й кооперацію виробництва. Без транспорту неможливе раціональне розміщення виробництва, освоєння нових територій і природних ресурсів.

У стратегії розвитку України транспорт відіграє чи не найважливішу роль. Система транспортних комунікацій, яка діє безперебійно, є матеріальним підґрунтям, без якого досягнення стійкого економічного зростання неможливе.

Становлення України як незалежної держави, послідовне проведення виважених реформ і розвиток зовнішніх зв'язків держави чимало залежать від її транспортно-географічного положення і ефективної, налагодженої транспортної системи. Транспортний фактор займає найважливіше місце в теорії регіональної економіки, міжнародної економіки і теорії зовнішньої торгівлі. У зв'язку з цим рівень розвитку та безпеки транспортної системи держави є одним з найважливіших ознак її технологічного прогресу і цивілізованості.

В наслідок швидких і революційних змін, яких зазнає цивілізація, постійно зростають ризики виникнення катастроф, аварій, соціальних конфліктів тощо. Особливо завдають значної шкоди як економіці держави так і суспільству дорожньо-транспортні пригоди й аварії на різних видах транспорту.

Проблеми транспортної безпеки за останні роки стали ще гостріше, оскільки транспорт фактично перетворився на одну з найризикованіших сфер життєдіяльності, в якій, на жаль, регулярно гинуть люди.

У сфері забезпечення безпеки руху серед залізничного, повітряного водного та трубопровідного транспорту найбільш проблематичним є автомобільний транспорт. Згідно статистичних даних за 2019 рік на автошляхах України сталося 2829 дорожньо-транспортних пригод за участю автомобільного транспорту, які надають послуги з перевезення пасажирів та небезпечних вантажів автомобільним транспортом, в яких 184 особи загинули та 1588 отримали травми. Із зазначеної кількості аварій з вини водіїв ліцензованого автомобільного транспорту за вказаний період сталося 1507 дорожньо-транспортних пригод, в яких 63 особи загинули, а 744 отримали травми різного ступеня тяжкості.

Також за 2019 рік сталося 14 пожеж на автомобільному транспорті загального користування без загиблих та травмованих. На міському електричному транспорті за 2019 рік сталося 683 дорожньо-транспортні пригоди за участю міського електричного транспорту, в яких 9 осіб загинули та 194 особи отримали травми. З вини водіїв міського електричного транспорту за вказаний період сталось 249 дорожньо-транспортних пригод, в яких 2 особи загинули, а 55 осіб отримали травми різного ступеня тяжкості. Також за 2019 рік сталося 4 пожежі на рухомому складі міського електричного транспорту без загиблих та травмованих [1, с. 12–13].

Залишаються актуальними питання підвищення безпеки руху на залізничному, повітряному та водному транспорті. Згідно з інформацією, яка надходила до Укртрансбезпеки, у 2019 році на залізничному транспорті України сталось 1202 транспортні події, з них: 705 аварій, в яких 354 особи загинули та 232 отримали травми, з них: 1) 577 аварії зі сторонніми особами завдані рухомим складом залізничного транспорту, в яких 354 особи загинули та 232 отримали травми; 2) 128 аварій за участю залізничного транспорту, без постраждалих. 3) 473 інциденти, без постраждалих; 4) 24 пожежі. Протягом 2019 року на залізничних переїздах Укрзалізниці сталось 65 дорожньо-транспортних пригод, в яких 11 осіб загинули та 20 отримали травми [1, с. 14–15].

Згідно з даними, що надійшли до Національного бюро з розслідування авіаційних подій, тільки у першому півріччі 2019 року, при експлуатації цивільних повітряних суден (далі – ПС) України з виконання пасажирських та вантажних перевезень, при здійсненні авіаційних робіт, навчально-тренувальних польотів та під час експлуатації повітряного судна авіації загального призначення, що внесені в Державний реєстр цивільних повітряних суден сталися: 2 аварії (аварії з літаками Ан-2); 1 серйозний інцидент (при виконанні транспортних перевезень); 11 інцидентів; 1 пошкодження повітряного судна на землі; 376 порушення порядку використання повітряного простору; 1 надзвичайна подія [2, с. 5].

Протягом 2019 року на морському і річковому транспорті України, у тому числі з маломірними (малими) суднами сталося 30 аварійних подій, в яких 10 осіб загинуло, 10 осіб зникло безвісти та 16 осіб отримали травм.

Таким чином, всього аварійних подій, що відбулося протягом 2019 року: морський транспорт – 11 аварійних подій (37 %), у яких загинули 3 особи, 9 осіб зникло безвісти та 7 осіб отримали травм (у 2018 році – на морському транспорті відбулися 3 аварійні події, без загиблих, зниклих безвісти та травмованих); річковий транспорт – 10 аварійних подій (33 %) без загиблих та зниклих безвісти, але 1 особа була травмована (у 2018 році – на річковому транспорті відбулося 8 аварійних подій, без загиблих та травмованих, але 1 особа зникла безвісти); маломірні (малі) судна – 9 аварійних подій (30 %) під час яких 7 осіб загинуло, 1 особа зникла безвісти та 8 осіб було травмовано (у 2018 році – з маломірними суднами відбулася 2 аварійні події під час якої 1 особа загинула та 6 осіб були травмовані) [3, с. 1, 5-6].

Питання безпеки також залишаються актуальними і на трубопроводному транспорті. Фактори, які спричиняють аварії на трубопроводному транспорті, можливо розділити на такі, що вносять на стадії проектування (неправильний вибір матеріалу, технології виготовлення, неврахування умов експлуатації), виготовлення (порушення технології, використання матеріалів незадовільної якості, недостатня увага контрольним заходам) та експлуатації (корозія, зовнішні механічні дії, старіння металу), несанкціоновані “врізки”, вплив зовнішніх сил та навколишнього середовища. В Україні серед причин аварій розповсюдженим є суб’єктивний фактор, пов’язаний із недбалим ставленням до трубопроводу або порушенням вимог до його експлуатації.

Ситуація загострюється через відсутність налагодженої системи забезпечення транспортної безпеки, недостатню результативність виконання покладених на неї завдань і функцій, зниження рівня наукового й технічного супроводження зазначеної діяльності. Цьому сприяють складність і невивченість характеру й особливостей соціальних взаємозв’язків, що виникають між різними категоріями учасників суспільних відносин у процесі функціонування різних видів транспорту. Саме тому накопичився цілий комплекс проблем нормативно-правового, фінансового, матеріально-технічного, соціального, інформаційного та науково-технічного характеру, які вчасно не були розв’язані.

Отже, питання транспортної безпеки залишаються актуальними. Транспортну безпеку в сучасних умовах треба розглядати як одну із скла-

дових національної безпеки, найголовніших цілей і невід'ємну умову діяльності людей, соціальних груп, суспільств, держав і світового співтовариства. З огляду на вищезазначене закономірним конкретно-історичним процесом для України є перегляд конституційно-правової основи системи національної безпеки з урахуванням чинника безпеки у транспортному комплексі, який є одним із найважливіших її компонентів.

Мета статті полягає у короткому розгляді та висвітленні основних принципів та складових державної політики транспортної безпеки, реалізації забезпечення транспортної безпеки, суб'єктів забезпечення транспортної безпеки та їх охороні, основних принципів державної політики транспортної безпеки, усвідомлення та позабюджетного фінансування транспортної безпеки.

Методологія дослідження ґрунтується на загальнонаукових та прикладних методах пізнання, орієнтованих загалом на теоретико-прикладне обґрунтування забезпечення транспортної безпеки України.

2. Основні принципи та складові державної політики транспортної безпеки

Становлення та розвиток України як демократичної держави, інтеграція її у світові та європейські структури потребує переосмислення суті, місця та ролі державного управління за сучасних умов на підприємствах транспортно-дорожнього комплексу. Державна транспортна політика в галузі безпеки руху реалізується через законодавство України, нормативно-правову й нормативно-технічну базу, вдосконалення системи державного управління, управління державною власністю (об'єктами інфраструктури, підприємствами транспорту) та державне регулювання у сфері відносин і діяльності суб'єктів підприємництва [4, с. 7].

Забезпечення транспортної безпеки безперечно є одним із головних системних питань реалізації державної політики у цій сфері, яке в цілому визначається якістю виконання завдань у ряді відносно самостійних складових, таких, як: технічний стан транспортної системи; рівень професійної підготовки спеціалістів, задіяних у роботі транспорту та охорони; наявність засобів інформаційного контролю, спостереження та супроводу транспорту; протидію спробам проведенню терористичних актів та несанкціонованого втручання у транспортну діяльність; укомплектованість та рівень підготовки охоронних струк-

тур; стан протипожежної безпеки; забезпечення технічними засобами спостереження та охорони; взаємодія силових структур.

Державна політика транспортної безпеки України має визначатись з урахуванням пріоритетності національних інтересів України у вищезазначеній сфері і здійснюватись шляхом реалізації відповідних стратегій та програм згідно чинного законодавства. Вона має будуватись на наступних основних принципах:

поширення державного контролю і нагляду в зазначеній сфері на виробників, імпортерів і власників транспортних засобів будь-яких форм власності й видів діяльності;

гарантованого забезпечення державою функціонування й розвитку систем забезпечення безпеки на транспорті;

забезпечення адекватності санкцій (покарань), які застосовуються, до ступеня суспільної небезпеки порушень, норм та правил;

координації дій із забезпечення антитерористичної безпеки на транспорті та дій із використання транспорту з метою захисту населення і територій в частині цивільної оборони, у надзвичайних ситуаціях природного і техногенного характеру, а також під час ліквідації їх, наслідків з одночасним недопущенням створення надзвичайних ситуацій під час експлуатації транспортної інфраструктури;

формування єдиних принципів і підходів до професійного добру, підготовки й перепідготовки працівників транспортної сфери, регулювання їх праці;

зміцнення кадрової професійної бази транспортної галузі, вдосконалення системи спеціалізованих навчальних закладів відповідно до перспективних вимог до висококваліфікованих фахівців транспорту.

Здійснення державної політики транспортної безпеки є не лише засобом регулювання транспортного процесу, а й передусім інструментом забезпечення інтересів держави. Її ефективність визначатиметься чітким дотриманням обраних пріоритетів, надійним правовим, організаційним, матеріальним та інформаційним забезпеченням заходів державного регулювання безпеки перевезень, об'єднанням зусиль органів державної влади, місцевого самоврядування та громадськості для досягнення спільної мети – стабільне та безпечне функціонування транспортного комплексу країни, охорона та захист інтересів і цінностей особи, суспільства, держави та груп держав у транспортній сфері.

Державна політика у сфері транспортної безпеки формується з наступних основних складових:

формування, ведення ресурсів забезпечення транспортної безпеки;
визначення категорійності об'єктів транспортної інфраструктури (далі – ОТІ);

організація оцінки вразливості ОТІ;

уповноваження спеціалізованих організацій для забезпечення транспортної безпеки ОТІ;

затвердження планів забезпечення транспортної безпеки;

створення системи навчання та атестації персоналу, відповідального за транспортну безпеку ОТІ;

організація забезпечення відповідною охороною ОТІ;



Рис. 1. Державна політика у сфері транспортної безпеки

організація контролю за реалізацією планів забезпечення транспортної безпеки.

Державна політика у сфері транспортної безпеки відображена на рис. 1.

3. Реалізація забезпечення транспортної безпеки

Реалізація забезпечення транспортної безпеки на транспорті реалізується на трьох рівнях: державному, галузевому та об'єктовому.

На державному рівні головним органом забезпечення транспортної безпеки є Міністерство інфраструктури України, яке формує державну політику транспортної безпеки.

На галузевому рівні транспортну безпеку забезпечують Укртрансбезпека, Укравтодор, Державіаслужба та місцеві органи виконавчої влади, які забезпечують реалізацію державної політики транспортної безпеки та її контроль.

На об'єктовому рівні транспортну безпеку забезпечують: об'єкти залізничного транспорту (7064), об'єкти морського та річкового транспорту (33), об'єкти автомобільного транспорту (816), об'єкти поштового зв'язку (11485), об'єкти дорожнього господарства (автомобільні мости, тунелі та шляхопроводи) та об'єкти авіаційного транспорту (99) [5, Сл. 8].

Контролюють їх діяльність у сфері забезпечення транспортної безпеки на транспорті територіальні органи Міністерства внутрішніх справ (далі -МВС) та Антитерористичний центр при Службі безпеки України (далі – АТЦ при СБУ).

Звичайно, для всіх вищенаведених об'єктів передбачена охорона (≈ 20000 об'єктів транспортної інфраструктури, які необхідно охороняти), яка включає в себе: Укртрансбезпеку (ДССТ), Державну службу охорони (далі – ДСО), воєнізовану охорону (далі – ВОХР), Національну гвардію, суб'єкти, які здійснюють охоронну діяльність [5, Сл. 8].

4. Суб'єкти забезпечення транспортної безпеки та їх охорона

Державне регулювання діяльності у сфері транспортної безпеки організовується Кабінетом Міністрів України. З метою забезпечення реалізації державної політики у сфері транспортної безпеки органами влади створюється система забезпечення транспортної безпеки, яка складається із суб'єктів забезпечення транспортної безпеки.

Суб'єктами забезпечення транспортної безпеки, у межах своєї компетенції, є:

на державному рівні:

Міністерство інфраструктури України (Мінінфраструктури) є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України.

Мінінфраструктури є головним органом у системі центральних органів виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах автомобільного, залізничного, морського та річкового транспорту, надання послуг поштового зв'язку, а також забезпечує формування та реалізацію державної політики у сфері авіаційного транспорту та використання повітряного простору України, розвитку, будівництва, реконструкції та модернізації інфраструктури авіаційного, морського та річкового транспорту, дорожнього господарства, навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства, торговельного мореплавства, з питань безпеки на автомобільному транспорті загального користування, міському електричному, залізничному, морському та річковому транспорті, а також державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування, міському електричному, залізничному, морському та річковому транспорті (крім сфери безпеки мореплавства суден флоту рибної промисловості) [6, Ст. 1].

До його повноважень належать питання щодо:

формування та забезпечення реалізації державної політики у сфері транспортної безпеки;

забезпечення нормативно-правового регулювання у сфері транспортної безпеки та розробки організаційно-розпорядчих документів;

затвердження планів забезпечення транспортної безпеки, у тому числі планів охорони портових засобів, суб'єктів забезпечення транспортної безпеки на підприємствах, установах та організаціях за сферою його управління;

інформування суб'єктів забезпечення транспортної безпеки про загрозу та виникнення актів незаконного втручання на державному рівні;

організації навчання фахівців, до повноважень яких відносяться питання забезпечення транспортної безпеки;

залучення та координації дій формувань забезпечення транспортної безпеки усіх форм власності у випадку вчинення актів незаконного втручання на державному рівні;

затвердження галузевих програм, норм, правил, вимог, інструкцій, методик у сфері забезпечення транспортної безпеки;

здійснення інших повноважень відповідно до чинного законодавства.

Міністерство внутрішніх справ. Міністерство внутрішніх справ України (МВС) є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України [7, Ст. 1].

До його повноважень належать питання щодо:

здійснення охорони об'єктів забезпечення транспортної безпеки на договірних засадах;

запобігання, виявлення та припинення кримінальних правопорушень, пов'язаних із актами незаконного втручання, участі у їх розкритті у порядку передбаченому кримінально процесуальним законодавством України;

виявлення та припинення адміністративних правопорушень, пов'язаних із порушенням правил поведінки на транспортних засобах та об'єктах суб'єктів забезпечення транспортної безпеки, а також перешкоджають охоронній діяльності формувань забезпечення транспортної безпеки здійснювати провадження у справах про адміністративні правопорушення, розгляд яких законом покладено на органи внутрішніх справ;

інформування суб'єктів забезпечення транспортної безпеки про загрозу вчинення актів незаконного втручання на об'єктах забезпечення транспортної безпеки;

виявлення та затримання осіб, причетних до здійснення таких актів; здійснення інших повноважень відповідно до закону.

Служба безпеки України – державний орган спеціального призначення з правоохоронними функціями, який забезпечує державну безпеку України [8, Ст. 1]. Служба безпеки України з питань передбачених Законом України «Про боротьбу з тероризмом».

На галузевому рівні:

Державна служба України з безпеки на транспорті (далі – Укртрансбезпека) є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого

спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Міністерство інфраструктури і який реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті та у сфері безпеки на морському та річковому транспорті (крім сфери безпеки мореплавства суден флоту рибного господарства) [9, с. 1].

До його повноважень належать питання щодо:

реалізації державної політики щодо забезпечення належного рівня транспортної безпеки на об'єктах забезпечення транспортної безпеки;

здійснення державного нагляду (контролю) за додержанням вимог законодавства суб'єктами (формуваннями) забезпечення транспортної безпеки щодо виконання вимог законодавства у сфері транспортної безпеки;

перевірки відповідності системи охорони портових засобів вимогам глави XI-2 Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі 1974 року та Міжнародного кодексу з охорони суден та портових засобів;

подання центральному органу виконавчої влади у сфері транспорту, дорожнього господарства, надання послуг поштового зв'язку та інфраструктури пропозицій щодо відкликання схвалених планів охорони портових засобів та актів про відповідність портових засобів у разі порушення такими засобами вимог глави XI-2 Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі 1974 року та Міжнародного кодексу з охорони суден та портових засобів;

погодження оцінки уразливості суб'єктів забезпечення транспортної безпеки та планів забезпечення транспортної безпеки;

затвердження планів забезпечення транспортної безпеки, крім випадків коли затвердження зазначених планів передбачено центральним органом виконавчої влади у сфері транспорту, дорожнього господарства, надання послуг поштового зв'язку та інфраструктури;

інформування суб'єктів забезпечення транспортної безпеки про загрозу та виникнення актів незаконного втручання на галузевому та об'єктовому рівнях;

організація атестації осіб, відповідальних за забезпечення транспортної безпеки, формувань забезпечення транспортної безпеки та осіб, які входять до їх складу;

ведення реєстру об'єктів забезпечення транспортної безпеки;

ведення реєстру формувань забезпечення транспортної безпеки;

проведення розслідування причин виникнення актів незаконного втручання на об'єктах забезпечення транспортної безпеки з тяжкими наслідками.

Укравтодор – центральний орган виконавчої влади, який реалізує державну політику у сфері дорожнього господарства та його територіальні органи відповідно до Закону України «Про автомобільні дороги» та інших законодавчих актів у сфері транспорту та послуг поштового зв'язку.

Державна авіаційна служба (Державіаслужба) є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Міністра інфраструктури, який реалізує державну політику у сфері цивільної авіації та використання повітряного простору України та є уповноваженим органом з питань цивільної авіації [10, Ст. 1] та відповідно до повітряного кодексу України, Закону України «Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації» та міжнародних договорів.

Місцеві органи виконавчої влади – забезпечення реалізації державної політики у сфері транспортної безпеки на місцевому рівні.

На об'єктовому рівні:

Суб'єкти господарювання, які належать до суб'єктів забезпечення транспортної безпеки. До їх завдань та функцій належать питання щодо:

оцінки ризиків та уразливості об'єктів, віднесення їх до відповідної категорії та складання планів забезпечення транспортної безпеки;

інформування пасажирів, інших осіб, які перебувають на об'єктах забезпечення транспортної безпеки, а також інших суб'єктів забезпечення транспортної безпеки про загрозу та виникнення актів незаконного втручання на підпорядкованих або власних об'єктах;

визначення та реалізація заходів щодо забезпечення належного рівня транспортної безпеки на підпорядкованих або власних об'єктах;

своєчасне впровадження заходів щодо забезпечення належного рівня транспортної безпеки на підпорядкованих або власних об'єктах при отриманні інформації про підвищення імовірності вчинення актів незаконного втручання;

здійснення заходів на підпорядкованих або власних об'єктах щодо захисту життя і здоров'я людей та надання їм допомоги, запобігання

втраті або пошкодженню майна внаслідок здійснення актів незаконного втручання;

розробка планів забезпечення транспортної безпеки та їх погодження з центральним органом виконавчої влади, який реалізує державну політику у сфері безпеки на наземному, морському та річковому транспорті або його територіальними органами;

проведення розслідування причин виникнення актів незаконного втручання на власних об'єктах забезпечення транспортної безпеки;

забезпечення проходження навчання фахівцями, до повноважень яких відносяться питання забезпечення транспортної безпеки;

забезпечення проходження атестації формуваннями та особами, які забезпечують транспортну безпеку.

Для охорони об'єктів, що належать суб'єктам забезпечення транспортної безпеки, відповідно до законодавства залучаються Збройні Сили України, інші військові формування та правоохоронні органи.

Із запровадженням в державі особливого періоду особи, відповідальні за забезпечення транспортної безпеки, а також які входять до складу воєнізованих формувань забезпечення транспортної безпеки вважаються мобілізованими відповідно до законодавства про мобілізацію та продовжують виконувати свої функції за місцем роботи.

5. Основні принципи державної політики транспортної безпеки

Здійснення державної політики транспортної безпеки є не лише засобом регулювання транспортного процесу, а й передусім інструментом забезпечення інтересів держави. Її ефективність визначатиметься чітким дотриманням обраних пріоритетів, надійним правовим, організаційним, матеріальним та інформаційним забезпеченням заходів державного регулювання безпеки перевезень, об'єднанням зусиль органів державної влади, місцевого самоврядування та громадськості для досягнення спільної мети – запобігання реальним та потенційним загрозам виникнення аварій і катастроф на транспорті та їх наслідкам. Саме тому необхідна єдина державна політика у сфері забезпечення транспортної безпеки, що реалізується в заходах економічного, політичного, організаційного та нормативно-правового характеру. Вказані заходи мають бути адекватні загрозам у транспортній сфері. Наявні механізми забезпечення транспортної безпеки в Україні (організацій-

ний, політичний, нормативно-правовий та економічний) не цілком відповідають наявним і потенційним загрозам у цій сфері. Недосконаліми є державний нагляд та контроль за дотриманням законодавства, координація діяльності центральних та місцевих органів виконавчої влади у сфері транспортної безпеки. Підґрунтям створення ефективної системи транспортної безпеки є поглиблені наукові дослідження різних її аспектів: політичних, управлінських (організаційних), економічних, правових, технічних тощо. Зокрема, необхідно проаналізувати стан транспортної безпеки в Україні, ефективність відповідних заходів, дослідити зарубіжний досвід управління у сфері забезпечення транспортної безпеки тощо.

Отже, державна політика транспортної безпеки України має визначатись з урахуванням пріоритетності національних інтересів України у сфері транспортної безпеки та здійснюватися шляхом реалізації відповідних стратегій і програм згідно з чинним законодавством. Вона має будуватися на наступних основних принципах:

гарантованого забезпечення державою функціонування й розвитку систем забезпечення безпеки на транспорті;

поширення державного контролю і нагляду в зазначеній сфері на виробників, імпортерів і власників транспортних засобів будь-яких форм власності й видів діяльності;

забезпечення адекватності санкцій (покарань), що застосовуються, до ступеня суспільної небезпеки порушень норм і правил;

координації дій із забезпечення антитерористичної безпеки на транспорті;

координації дій із використання транспорту з метою захисту населення і територій в частині цивільної оборони, у надзвичайних ситуаціях природного і техногенного характеру, а також під час ліквідації їх, наслідків з одночасним недопущенням створення надзвичайних ситуацій під час експлуатації транспортної інфраструктури;

формування єдиних принципів і підходів до професійного добру, підготовки й перепідготовки працівників транспортної сфери, регулювання їх праці;

зміцнення кадрової професійної бази транспортної галузі, вдосконалення системи спеціалізованих навчальних закладів відповідно до перспективних вимог до висококваліфікованих фахівців транспорту.

6. Усвідомлення та позабюджетне фінансування транспортної безпеки

Інтерес до проблем транспортної безпеки актуалізується переважно у зв'язку з черговим терористичним актом або іншою надзвичайною подією на транспорті. При цьому, як правило, активність виявляється все частіше у формі спроб осіб, безпосередньо постраждалих в результаті диверсії, пред'явити державі позив з приводу відшкодування понесеного ними матеріального та морального збитку. Крім того, досвід США, Канади та низки європейських країн свідчить про те, що турбота про зміцнення транспортної безпеки перебуває в центрі уваги не тільки держави. Цією проблемою вкрай стурбовані і беруть активну участь у її вирішенні громадські організації. Так, наприклад, у США сотні приватних компаній та фірм, під егідою відповідних громадських фондів, систематично виділяють у рамках своїх річних бюджетів не малі кошти на дослідження та розробку проблем транспортної безпеки. Зазначене вище свідчить на користь того, що турбота про кардинальне та невідкладне підвищення транспортної безпеки не може бути лише справою держави, так само як і не повинні тільки державою, бути знайдені необхідні для вирішення цього завдання фінансові, організаційні та кадрові ресурси. Крім того, навіть сама добре налагоджена система транспортної безпеки не може ефективно функціонувати без загального розуміння та широкої підтримки всіх структур громадянського суспільства. Нагальна необхідність широкого позиціонування проблеми транспортної безпеки в державі та суспільстві очевидна. Без досягнення адекватного уявлення органами державної влади та громадськістю ролі та місця транспортної безпеки в забезпеченні національних інтересів України не можливо досягти її якісного нового стану. Вирішення вищезазначеного питання вимагає, в тому числі, широкої роз'яснювальної роботи у вітчизняних та закордонних засобах масової інформації, включаючи Інтернет. До цієї роботи, мають бути залучені як наукова громадськість так і представники всіх гілок держаної влади, керівники транспортних компаній, всі активні учасники ринку комерційних перевезень.

Істотне збільшення цільового фінансування вирішення проблеми транспортної безпеки є необхідною умовою якісного підвищення рівня транспортної безпеки України та приведе його у відповідність до

європейських стандартів. Особливу роль у вирішенні цього завдання, її фінансове забезпечення повинні зіграти громадські організації, комерційні структури з числа помітних учасників ринку транспортних послуг, страхові компанії та інші комерційні підприємства – споживачі транспортних послуг, в тому числі, закордонні, які мають тісні експортно-імпортні відносини з Україною. Пошук і акумулювання позабюджетних коштів на потреби транспортної безпеки є одною з необхідних умов вирішення проблеми фінансування транспортної безпеки. Негайна розробка та вдосконалення нормативно-правових основ транспортної безпеки, приведення її у відповідність з європейськими стандартами зумовлено тією обставиною, що існуючий розрив між ними може стати серйозним стримуючим фактором для розвитку України як учасника міжнародних транспортних перевезень.

7. Підвищення рівня державного управління транспортною безпекою

Підвищення ефективності державного управління безпекою на транспорті неможливе без підвищення оперативності та ефективності аварійно-рятувальних робіт у разі дорожньо-транспортних пригод, без удосконалення системи надання екстреної медичної допомоги й створення єдиної чергово-диспетчерської служби.

Органи державного управління, стосовно транспортної безпеки, повинні приймати активну участь у профілактичній роботі. Важко переоцінити роль засобів масової інформації. Доцільною є організація періодичних радіо- і телекурсів із навчання населення Правил дорожнього руху, правил безпеки на різних видах транспорту. Одним із напрямів такої роботи є проведення в засобах масової інформації пропагандистської кампанії з дотримання норм безпеки на транспорті із залученням до неї керівників і фахівців міністерств та відомств.

Необхідно розробити й запроваджувати нові форми та методи навчання дітей і підлітків, виховання в них транспортної культури. Продовжити атестацію навчальних закладів з підготовки й перепідготовки водіїв та інших фахівців транспортних професій, що здійснюють управління транспортними засобами, забезпечити підвищення кваліфікації викладацького складу, вдосконалення технічного оснащення навчального процесу. Паралельно з цим, необхідно запроваджувати

нові форми контролю за дотриманням режимів праці й відпочинку чергово-диспетчерського персоналу та водіїв, а також нові технічні засоби реєстрації параметрів руху.

8. Висновки:

1. Питанням реалізації державної політики у сфері забезпечення транспортної безпеки в Україні приділяється недостатня увага, її стан порівняно з розвиненими країнами світу є незадовільним та потребує вдосконалення.

2. В основі низького рівня транспортної безпеки в Україні лежить недостатнє усвідомлення важливості національних інтересів у сфері забезпечення транспортної безпеки України.

3. Необхідна єдина державна політика у сфері забезпечення транспортної безпеки, яка повинна реалізовуватись в заходах економічного, політичного та організаційного характеру.

4. Потребує реформування система суб'єктів, що здійснює управління у сфері забезпечення транспортної безпеки в Україні, тощо.

5. Пріоритетним напрямом покращення фінансування забезпечення транспортної безпеки має стати пошук позабюджетних коштів.

6. Транспортна безпека має бути визнана однією з основних сфер національної безпеки.

7. Необхідні подальші наукові дослідження у сфері забезпечення транспортної безпеки.

Перспективами подальших розробок у цьому напрямку вважаємо вдосконалення державного управління транспортною безпекою на всіх видах транспорту, на концептуальному рівні з використанням загальнонаукових і новітніх прикладних методів пізнання, орієнтованих загалом на теоретико-прикладне обґрунтування концепції забезпечення транспортної безпеки України з урахуванням входження до європейської транспортної системи.

Список літератури:

1. Публічний звіт Голови Державної служби України з безпеки на транспорті Олександра Погорілого за 2019 рік. URL: https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/17-civik-2018/zvit_2019/zvit-2019-ukrtransbezpeka.pdf (дата звернення: 19.04.2020).

2. Аналіз стану безпеки польотів за результатами розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами України та суднами

іноземної реєстрації, що сталися у 1 півріччі 2019 року. URL: http://www.nbaai.gov.ua/uploads/pdf/%D0%90%D0%BD%D0%B0%D0%BB%D1%96%D0%B7_1_%D0%BF%D1%96%D0%B2_2019.pdf (дата звернення: 30.03.2020).

3. Стан аварійності та безпеки судноплавства на водному транспорті в Україні (у тому числі і за її межами, але із українськими суднами), включаючи маломірні (малі) судна за 2019 рік з наростаючим підсумком. URL: <https://marad.gov.ua/storage/app/sites/1/public-information/analiz-avariynosti-za-2019.pdf> (дата звернення: 30.03.2020).

4. Зеркалов Д.В., Левковець П.Р., Мельниченко О.І., Дмитрієв О.М. Безпека руху автомобільного транспорту : Довідник. Київ : Основа, 2002. 360 с.

5. Реформа державного контролю за безпекою на транспорті. URL: <https://mtu.gov.ua/reforms/wp-content/uploads/MIU-Reform-Security-DSBT.pdf> (дата звернення: 28. 04.2020).

6. Постанова кабінету Міністрів України № 460 від 30 червня 2015 року «Про затвердження Положення про Міністерство інфраструктури України» (із змінами). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/460-2015-%D0%BF> (дата звернення: 29.04.2020).

7. Постанова кабінету Міністрів України № 878 від 28 жовтня 2015 року «Про затвердження Положення про Міністерство внутрішніх справ України». URL: <https://www.kmu.gov.ua/npras/248608057> (дата звернення: 29.04.2020).

8. Закон України «Про службу безпеки України» (із змінами). Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1992, №27, ст. 382. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2229-12> (дата звернення: 29.04.2020).

9. Основні завдання Державної служби України з безпеки на транспорті. URL: https://www.kmu.gov.ua/storage/app/media/17-civik-2018/zvit_2017/derjtransbezpek_28_12_2017.pdf (дата звернення: 29.04.2020).

10. Постанова кабінету Міністрів України № 520 від 8 жовтня 2014 року «Про затвердження Положення про Державну авіаційну службу України». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/520-2014-%D0%BF> (дата звернення: 29.04.2020).

References:

1. Publichnyi zvit Holovy Derzhavnoi sluzhby Ukrainy z bezpeky na transporti Oleksandra Pohoriloho za 2019 rik. URL: https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/17-civik-2018/zvit_2019/zvit-2019-ukrtransbezpeka.pdf (accessed: 19.04.2020).

2. Analiz stanu bezpeky polotiv za rezultatamy rozsliduvannia aviatsiinykh podii ta intsydentiv z tsyvilnyimi povitrianyimi sudnami Ukrainy ta sudnami inozemnoi reiestratsii, shcho stalysia u 1 pivrichchi 2019 roku. URL: http://www.nbaai.gov.ua/uploads/pdf/%D0%90%D0%BD%D0%B0%D0%BB%D1%96%D0%B7_1_%D0%BF%D1%96%D0%B2_2019.pdf (accessed: 30.03.2020).

3. Stan avariynosti ta bezpeky sudnoplavstva na vodnomu transporti v Ukraini (u tomu chysli i za yii mezhamy, ale iz ukrainskymy sudnami), vkluchaiuchy malomirni (mali) sudna za 2019 rik z narostaiuchym pidsumkom.

URL: <https://marad.gov.ua/storage/app/sites/1/public-information/analiz-avariynosti-za-2019.pdf> (accessed: 30.03.2020).

4. Zerkalov, D. V., Levkovets, P. R., Melnychenko, O. I., & Dmytriiev, O. M. (2002). Bezpeka rukhu avtomobilnoho transportu: Dovidnyk [Traffic safety of road transport: Directory]. Kyiv: Osnova, 360 p.

5. Reforma derzhavnoho kontroliu za bezpekoiu na transporti. URL: <https://mtu.gov.ua/reforms/wp-content/uploads/MIU-Reform-Security-DSBT.pdf> (accessed: 28.04.2020).

6. Postanova kabinetu Ministriv Ukrainy № 460 vid 30 chervnia 2015 roku «Pro zatverdzhennia Polozhennia pro Ministerstvo infrastruktury Ukrainy» (iz zminamy). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/460-2015-%D0%BF> (accessed: 29.04.2020).

7. Postanova kabinetu Ministriv Ukrainy № 878 vid 28 zhovtnia 2015 roku «Pro zatverdzhennia Polozhennia pro Ministerstvo vnutrishnikh sprav Ukrainy». URL: <https://www.kmu.gov.ua/npas/248608057> (accessed: 29.04.2020).

8. Zakon Ukrainy «Pro sluzhbu bezpeky Ukrainy» (iz zminamy). Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy (VVR), 1992, № 27, st. 382. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2229-12> (accessed: 29.04.2020).

9. Osnovni zavdannia Derzhavnoi sluzhby Ukrainy z bezpeky na transporti. URL: https://www.kmu.gov.ua/storage/app/media/17-civik-2018/zvit_2017/derjtransbezpek_28_12_2017.pdf (accessed: 29.04.2020).

10. Postanova kabinetu Ministriv Ukrainy № 520 vid 8 zhovtnia 2014 roku «Pro zatverdzhennia Polozhennia pro Derzhavnu aviatsiinu sluzhbu Ukrainy». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/520-2014-%D0%BF> (accessed: 29.04.2020).