

Міністерство  
освіти і науки  
України



Міністерство освіти і науки України  
Національний університет біоресурсів і  
природокористування України  
Механіко-технологічний факультет  
НДІ техніки та технологій  
Кафедра транспортних технологій та засобів у АПК



Представництво Польської академії наук в Києві  
Польська академія наук відділення в Любліні  
Академія інженерних наук України  
Українська асоціація аграрних інженерів



90 річниця механіко-технологічного факультету  
НУБіП України присвячується

**ЗБІРНИК ТЕЗ  
доповідей  
II Міжнародної  
науково-практичної конференції  
«Автомобільний транспорт та інфраструктура»**



AutoTransport and Infrastructure

11-13 квітня 2019 року  
м. Київ

**СЕКЦІЯ 1**  
**ТРАНСПОРТНА БЕЗПЕКА**

УДК 330.131.

**ТРАНСПОРТНА БЕЗПЕКА КРАЇНИ: ІНСТИТУЦІОНАЛЬНИЙ АСПЕКТ.**

**Загурський Олег Миколайович** д.е.н., доцент,  
*Національний університет біоресурсів і природокористування України,*  
e-mail: zagurskiy\_oleg@ukr.ne

Сучасний глобалізаційний етап розвитку суспільства, що характеризується зростаючою роллю транспорту у всіх сферах життя, активно впливає на стан безпеки держави. А оскільки транспорт є однією з найважливіших галузей економіки її «кровоносною системою», що сприяє поглибленню міжгалузевих інтеграційних процесів, то транспортна безпека поряд із економічною, політичною та оборонною стає однією з основних складових комплексної національної безпеки. Проте важливість транспортної безпеки актуалізується ще й тим, що транспортна галузь забезпечує базові умови життєдіяльності суспільства і є одним з критеріїв рівня життя населення країни.

Основними загрозами транспортної безпеки є – техногенні загрози: через технічні несправності і неполадки на транспорті відбувається до 64% аварій і катастроф на всіх видах транспорту з великими людськими жертвами та величезними матеріальними збитками. Далі йдуть загрози природного характеру (через стихійних лих відбувається близько 32% різних подій на транспорті) та терористичні загрози кількість яких в загальному обсязі загроз транспортної безпеки становить близько 4% [1].

Крім того слід відзначити, що і вітчизняна транспортна інфраструктура за кількістю та рівнем можливих загроз теж відноситься до числа найбільш критичних об'єктів. Вона характеризується:

– зростанням інтенсивності транспортних потоків, освоєнням нових територій, формування міжнародних транспортних коридорів, включаючи зростання обсягу перевезень небезпечних і особливо небезпечних вантажів видами транспорту;

– істотною зношеністю, як об'єктів транспортної інфраструктури, так і транспортних засобів;

– стабільно високими показниками дорожньо-транспортної аварійності.

Зазначені обставини вимагають не тільки постійного збільшення персоналу фізичної охорони і ліквідації наслідків від ДТП, а й переосмислення методології створення та впровадження технічних засобів захисту транспортних об'єктів від систематичних загроз їх безпеці, а також, що особливо важливо за сучасних умов,

методології взаємодії сил і засобів запобігання зазначених загроз і швидкого реагування з використанням новітніх засобів інформації та застосуванням ефективних технічних засобів й інноваційних технологій з термінової ліквідації наслідків ДТП та зменшення людських жертв і матеріальних збитків.

Відповідно, для попередження та подолання наслідків транспортних загроз сучасна система безпеки на транспорті має бути комплексною і ефективною. Вона досягається проведенням єдиної державної політики і системою заходів економічного, політичного, організаційного та іншого характеру, адекватних загрозам життєво важливим інтересам особистості, суспільства і держави в транспортній сфері.

Забезпечення транспортної безпеки перетворюється в самостійну сферу суспільних відносин, яка регулюється певним набором інституціональних норм і в якій діють спеціальні суб'єкти з особливим правовим статусом. Внаслідок цього, виникає необхідність у виробленні інституціонального закріплення транспортної безпеки як організаційно-правової та економічної категорії.

Варто відзначити, що транспортна безпека характеризується ієрархічністю, яка визначається великим ступенем впливу на її стан різних факторів внутрішнього і зовнішнього середовища. Забезпечення транспортної безпеки в сучасному суспільстві вимагає побудови і реалізації перш за все ефективної інституціональної системи, що ставить за мету – управління транспортною безпекою [3].

Інституціональна система управління безпекою підрозділяється на кілька рівнів функціонування:

1. Міжнародний рівень безпеки – глобальні інституціональні системи – міждержавні об'єднання та спілки;
2. Національний рівень безпеки – загальнонаціональні інституціональні системи – внутрішньо державні об'єднання та спілки;
3. Регіональний рівень безпеки – регіональні інституціональні системи – регіональні об'єднання та спілки;
4. Місцевий (муніципальний) рівень безпеки – місцеві інституціональні системи – муніципальні об'єднання і союзи.

Таким чином, існує кілька рівнів організації інституціональних систем, в межах яких взаємодіють інститути безпеки. Відповідно питання взаємодії різних рівнів державної влади, органів місцевого самоврядування та громадян в Україні залишаються актуальними, так як немає відповідних планів готовності на випадок виникнення кризових ситуацій. Відсутня розмежування зон відповідальності між різними рівнями державної влади, а також між органами державної влади та місцевого самоврядування.

Крім того, в інституціональній системі управління транспортною безпекою виділяються функціональний і структурний аспекти. Функціональний аспект являє собою встановлення індикаторів безпеки та їх порогових значень, моніторинг зазначених індикаторів (контроль безпеки) і механізми зворотного

зв'язку (відновлення безпеки). Структурний аспект включає в себе правоохоронні органи, органи по боротьбі з надзвичайними ситуаціями, адміністративні органи забезпечення транспортної безпеки.

Як нам видається, інституціональне забезпечення управління та регулювання в сфері транспортної безпеки необхідно будувати на наступних принципах:

- гарантоване забезпечення державою функціонування і розвитку систем забезпечення безпеки на транспорті;
- розмежування функцій різних видів влади у сфері транспортної безпеки;
- визначення механізму взаємодії між різними рівнями державної влади, органами місцевого самоврядування і громадськістю;
- поширення державного контролю та нагляду в сфері забезпечення безпеки на виробників, імпортерів і власників транспортних засобів будь-яких форм власності та видів діяльності;
- забезпечення адекватності застосовуваних санкцій (покарань) ступеню суспільної небезпеки порушень норм і правил у транспортній сфері;
- запровадження інституціональних стимулів суб'єктів транспортних процесів до нової моделі поведінки;
- координація дій по забезпеченню антитерористичної безпеки на транспорті;
- формування єдиних принципів і підходів до професійного відбору, підготовки та перепідготовки працівників транспортної сфери, регулювання їх праці;
- зміцнення кадрової професійної бази транспорту, вдосконалення системи спеціалізованих, в тому числі закритих, навчальних закладів відповідно до перспективними вимогами до висококваліфікованим фахівцям транспорту.

### **Література**

1. Задворный Ю.В. Транспортная инфраструктура в экономической интеграции северных регионов: монография / Ю.В. Задворный, В.А. Николаев. – Мурманск: МГТУ, 2008.
2. Backman S. The Institutionalization of Cybersecurity Management at the EU-level 2013-2016 Swedish Defence University Master's Programme of Politics & War 2016. 51.
3. Framework for Institutionalizing Safety in the Transportation Planning Process National Cooperative Highway Research Program Cambridge Systematics, Inc.2012. 85.