

уваги і контролю вимагає профілактика транспортної аварійності на різних рівнях державного регулювання залізничної галузі.

Отже, забезпечення належного рівня безпеки залізничних перевезень може бути досягнуто, на нашу думку, внаслідок:

– поліпшення якості контролю за проведенням заходів забезпечення руху поїздів, проїзду залізничних переїздів, недопущення несанкціонованого втручання в роботу рухомого складу;

– поліпшення якості оцінки вразливості шляхом розроблення методики розрахунку кордонів зони транспортної безпеки і відповідних критичних елементів, де обов'язково передбачити розрахунок можливих наслідків від актів несанкціонованого втручання в роботу залізничного транспорту, науково-практичне обґрунтування місць розміщення пунктів контролю і визначення критичних елементів галузі;

– підвищення якості контролю за проведенням заходів з формування або залучення підрозділів транспортної безпеки для забезпечення фізичного захисту об'єктів і рухомого складу тощо.

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](https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/17-civik-2018/zvit_2019/zvit-2019-ukrtransbezpeka.pdf)

2. «Укрзалізниця» оновлює рухомий склад. URL : [http://uz.gov.ua/press\\_center/ukrainian\\_railways\\_in\\_mass\\_media/363088/](http://uz.gov.ua/press_center/ukrainian_railways_in_mass_media/363088/)

3. Аналіз регуляторного впливу проекту наказу Міністерства інфраструктури України. URL : [http://www.mtu.gov.ua/uk/alias\\_166/print/42436.html](http://www.mtu.gov.ua/uk/alias_166/print/42436.html)

4. Удосконалення механізмів реформування та розвитку залізничного транспорту в контексті реалізації структурних реформ в галузі. Аналітична записка. Національний інститут стратегічних досліджень. URL : <http://old2.niss.gov.ua/articles/1662/>

5. Сидоренко Г. Г., Никифорова О. А., Рябцева Н. П. Проблема забезпечення безпеки руху на залізничних переїздах України. *Транспортні системи та технології перевезень* : зб. наукових пр. ДНУЗТ ім. акад. В. Лазаряна. 2014. Вип. 7. С. 61–64.

#### **Вікторія ПАРХЕТА**

аспірант кафедри адміністративного права, процесу та адміністративної діяльності Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ (м. Дніпро, Україна)

### **ОКРЕМІ ШЛЯХИ ВПРОВАДЖЕННЯ ЗАРУБІЖНОГО ДОСВІДУ НАЛЕЖНОГО ПУБЛІЧНОГО АДМІНІСТРУВАННЯ У СФЕРІ ДОРОЖНЬОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ТА ШЛЯХИ ЙОГО ВПРОВАДЖЕННЯ В УКРАЇНІ**

Належне функціонування автомобільного транспорту не можливе без існування розвинутої та якісної дорожньої інфраструктури, яка, незважаючи на 30 років незалежності (тобто створення) нашої країни, тільки починає розвиватися з урахуванням світових, зокрема європейських стандартів, а відповідно, потребує як належного фінансування, так і якісного публічного адміністрування. Щоб оцінити, яке місце посідають автомобільні дороги в національній транспортній системі, треба навести низку факторів, які являють публічну інформацію. Тож протяжність автомобільних державних доріг в Україні становить 169,5 тис. км. Мережа основних маршрутів поширена по всій країні і з'єднує всі великі міста України, а також надає транскордонні маршрути із сусідніми країнами, з них з твердим покриттям – 165,8 тис. км; ще є 250 тис. км вулиць міст, за стан яких відповідають місцеві органи влади [1, с. 21]. Треба відмітити, що загальна мережа автомобільних доріг в Україні була фактично збудована до кінця 1980-х років і до сьогодні перебуває в стані переважно реконструкції, за невеликим винятком нового будівництва. Очевидним є той факт, що на сьогодні розвиток автомобільних шляхів загального користування відстає від темпів автомобілізації країни принаймні в п'ять разів, так кількість автомобілів порівняно з 1980-ми роками сьогодні збільшилась у 7 разів, при цьому приріст автомобільних доріг збільшився у 1,5 раза. Протягом 1990–2010 рр. їх протяжність практично не збільшувалася.

Також треба відмітити, що щільність автомобільних доріг в Україні у 6,6 разів менша, ніж у Франції (відповідно 0,28 та 1,84 кілометра доріг на 1 кв. кілометр площі країни). Протяжність швидкісних доріг в Україні становить 0,28 тис. кілометрів (у Німеччині – 12,5 тис. кілометрів, у Франції – 7,1 тис. кілометрів), а рівень фінансування одного кілометра автодоріг в Україні відповідно у 5,5-6 разів менший, ніж у зазначених країнах. Не дивним є той факт, що у 2017 році Україна посіла 133-є місце зі 148 країн у рейтингу американських дослідників, які запитали водіїв півтори сотні країн світу, чи задоволені вони своїми дорогами [2]. Тож нагальною є проблема комплексного адміністрування у сфері дорожньої інфраструктури в Україні, яку необхідно вирішувати з урахуванням міжнародного, передусім європейського досвіду ефективного публічного менеджменту в цій сфері.

Нижче доцільно розглянути напрями удосконалення публічного адміністрування у сфері дорожньої інфраструктури в Україні з урахуванням досвіду ЄС.

У 2018 році Міністерство інфраструктури України розробило механізм впровадження проекту «Безпечні та якісні автомобільні дороги», який передбачає, по-перше, впровадження аудиту безпеки міжміських автодоріг шляхом створення незалежного аудиту безпеки та контролю якості автомобільних доріг загального користування, заборону розміщення рекламних носіїв у межах смуги відведення автодоріг, належне інформування учасників дорожнього руху, по-друге, запровадження нової моделі фінансування дорожньої інфраструктури шляхом реформування та наповнення Державного дорожнього фонду; здійснення вчасного та якісного ремонту доріг шляхом надання переваги не ямковому ремонту значної частини дороги, а капітальному ремонту шляхом поступового укладання нового покриття [3].

Додатковими заходами удосконалення публічного адміністрування у сфері дорожньої інфраструктури в Україні з урахуванням досвіду ЄС могли б стати: 1) введення процедури прийняття відбудованої автодороги в експлуатацію з встановленням відповідальності підрядної організації, яка виграла тендер на будівництво, реконструкцію або ремонт дороги по її обслуговуванню спочатку на 5 років, а далі на 10 років, що цілком відповідає усталеній світовій практиці будівництва та обслуговування доріг; 2) визначення відповідального представника власника за окремою категорією доріг, магістраллю, частиною дороги, що можливе лише при повномасштабному завершенні проекту кадастрової карти автомобільних доріг України; 3) запровадження процедури громадського контролю за витратою бюджетних коштів на будівництво, реконструкцію автодоріг, зокрема запровадження звітування Укравтодору, органів місцевого самоврядування, а також підрядних організацій, які виграла тендер на будівництво (ремонт) дороги перед громадськістю, в тому числі запровадження процедури громадського аудиту будівництва та ремонту автодоріг.

Також в Україні з огляду на досвід більшості європейських сторін назріла необхідність запровадження практики побудови автомобільних доріг на засадах концесії під час їх будівництва та експлуатації. У Франції, Італії, Іспанії понад 30 років дорожнє господарство фінансується здебільшого концесійними капіталовкладеннями; Франція має 5830 км автомобільних доріг, побудованих і експлуатованих на умовах концесії; загальна довжина іспанських автобанів, побудованих концесіонерами, становить приблизно 1000 км; у Великобританії прийнята програма удосконалення мережі автомагістралей, орієнтована на залучення приватних коштів з передачею прав на проектування й будівництво приватним фірмам; Німеччина розширює практику залучення приватного капіталу на будівництво й утримання автомобільних доріг; багато швидкісних автомагістралей там вже окупились під час концесії, були передані державі і є безкоштовними; країни Східної Європи (Угорщина, Чехія, Словаччина, Польща, Литва) створили законодавчу базу для надання концесій іноземним інвесторам на будівництво й експлуатацію автомобільних доріг [4].

Для активізації цього процесу та впровадження світового досвіду щодо будівництва та експлуатації автомобільних доріг на принципах державно-приватного партнерства 3 жовтня 2019 року було прийнято Закон «Про концесію» [5, с. 325], яким визначено правові засади співучасті концесіодавця (держави) у фінансуванні будівництва та експлуатації доріг, що підтверджується укладанням спеціальної угоди. Така форма державно-приватного партнерства під час будівництва автодоріг ефективна в разі будівництва швидкісних автодоріг, яких, за даними Укравтодору, планується збудувати 7075 км загальною вартістю приблизно 300 млрд грн. Часткова реалізація цих амбітних планів здійснюється в межах урядового проекту «Велике будівництво», відповідно до якого передбачено будівництво 4 тис. км доріг [6], також розроблено окремий проект Закону України «Про швидкісні автомобільні дороги», який на цей час перебуває на узгодженні [7].

Водночас в Україні процес будівництва автодоріг на основі концесії не набуває

поширення. На наше переконання, основним стримуючим фактором для інвесторів є низька економічна ефективність інфраструктурних проектів та відсутність практичних механізмів надання гарантій з боку держави щодо повернення інвестицій та дотримання умов експлуатації доріг. Дійсно, зрушити з місця цей непорушний камінь (йдеться про будівництво платних доріг) можна, на нашу думку, за таких умов: 1) затвердження довгострокової програми концесії автомобільних доріг в Україні; 2) визначення разом з міжнародними експертами автомобільних коридорів України, які потребують будівництва та рух через які буде сплачуватись плата (тут перевага має надаватись міжнародним автомагістралям, які забезпечують транзитний автомобільний коридор, за умов, що ці магістралі мають бути найбільш короткими, з мінімальним викривленням на горизонті та не мають проходити через населені пункти; 3) створення належних умов та гарантій для інвесторів; 4) обов'язкове проектування та будівництво альтернативних автомобільних доріг в об'їзд платних, або приведення наявних в належний стан; 5) винайдення процедури звільнення власників автотранспорту, які використовують платні дороги від сплати додаткового акцизу на паливо; 6) запровадження договорів страхування об'єктів дорожньої інфраструктури тощо.

1. Модернізаційні пріоритети реформування транспортно-дорожнього комплексу в Україні. Київ : НІСД, 2013. 32 с.

2. Антощишина Н. І. Інтеграційні процеси транспортної системи України в ЄС. *Ефективна економіка*. 2013. № 10. URL : <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=2423>.

3. Про схвалення Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2024 року : розпорядження Кабінету Міністрів України від 21.10.2020 № 1360-р. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1360-2020-%D1%80#Text>.

4. Вдовенко Ю. С. Тенденції розвитку концесійної діяльності. Польський фонд міжнародних та регіональних досліджень. 05.12.2007. URL : <http://pfirs.org/?p=803&language=uk>

5. Про концесію : Закон України від 03.10.2019. *Відомості Верховної Ради*. 2019. № 48. Ст. 325.

6. Програма Президента України «Велике будівництво». *Офіційний вебсайт Міністерства розвитку громад та територій України*. URL : [www.minregion.gov.ua/wp-content/uploads/2021/01/prezentacziya.pdf](http://www.minregion.gov.ua/wp-content/uploads/2021/01/prezentacziya.pdf)

7. В Україні розбудовується мережа швидкісних доріг: інформація з сайту Укравтодору від 30.01.2020. URL : [https://ukravtodor.gov.ua/press/news/v\\_ukraini\\_rozbudovuietsia\\_merezha\\_shvydkisnykh\\_dorih.html](https://ukravtodor.gov.ua/press/news/v_ukraini_rozbudovuietsia_merezha_shvydkisnykh_dorih.html).

**Анна ДЗЮБА**

курсант ННІ права та підготовки фахівців для підрозділів Національної поліції

*Науковий керівник:*

**Юрій ВОЛКОВ**

старший викладач кафедри тактико-спеціальної підготовки Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ (м. Дніпро, Україна)

## **ПРОБЛЕМАТИКА ОЗБРОЄННЯ НАЦІОНАЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ**

Різноманітність видів зброї і боєприпасів до нього, які перебувають на озброєнні в органах внутрішніх справ України, дозволяє виконувати широке коло завдань, що стоять перед сучасними правоохоронними органами. Зброя класифікується і використовується залежно від її призначення і тактико-технічних характеристик. Однак сучасний рівень загроз суспільній безпеці і розвиток науки у сфері нових видів озброєнь вимагають впровадження нових зразків озброєння, заснованого на нових фізичних принципах.

Зараз у пресі буває інформація про те, що багато держав, в тому числі Україна, давно ведуть дослідження в цій сфері, оскільки така зброя може бути однаково ефективною як під час ведення бойових дій, так і під час охорони громадського порядку і припиненні злочинів та правопорушень, а певні технології широко застосовуються в мирних цілях [2].

Національна поліція України та Національна гвардія України є складовими