

Вячеслав Грабовський

доцент кафедри публічного управління та публічної служби
НАДУ при Президентіві України, к.держ.упр., доцент

Наталія Кращенко

аспірантка кафедри публічного управління та публічної служби
НАДУ при Президентіві України

ІНСТИТУЦІОНАЛЬНИЙ АСПЕКТ ПРИЙНЯТТЯ ДЕРЖАВНО-УПРАВЛІНСЬКИХ РІШЕНЬ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ НА ТРАНСПОРТІ

Стаття присвячена врахуванню інституціонального аспекту при прийнятті державно-управлінських рішень на прикладі сучасної системи управління безпекою на транспорті. Визначено необхідність забезпечення координації та взаємодії інституцій у відповідній сфері, спрямованої на поєднання теорії і практики управління на інституціональній основі. Сформульовано алгоритм застосування послідовних дій для досягнення основних цілей управління у сфері безпеки на транспорті, який включає вибір мети, аналіз, розробку стратегій, планування майбутнього, впровадження, мотивацію діяльності та контроль. Зроблено висновок про актуалізацію інституціоналізації управління у сфері безпеки на транспорті для досягнення стратегічного курсу розвитку, підвищення ефективності державного управління та рівня безпеки на транспорті.

Ключові слова: державно-управлінські рішення; інституціональний аспект; інституціоналізація; державне управління; безпека; транспорт.

Viacheslav Grabovskiy

Associate Professor of the Department of Public Administration and Public Service,
NAPA of the President of Ukraine, PhD in Public Administration, Docent

Nataliia Krashchenko

PhD student of the Public Administration and Public Service Department
of NAPA under the President of Ukraine

INSTITUTIONAL ASPECT OF PUBLIC ADMINISTRATION DECISION MAKING IN THE FIELD OF TRANSPORT SAFETY

Problem setting and relevance. The scientific novelty of research related to the modernization of public administration in Ukraine urgently requires fundamentally new approaches to domestic management science to the scientific justification of the processes of modernization of the domestic public administration system in terms of its active institutionalization.

Improving existing and creating new institutional foundations for public participation in public policy making and management decision-making, institutionalization of government-business interaction, strengthening the institutional capacity of public authorities and local governments, and thus changes in the system of political and administrative institutions and forming a new model relations will essentially contribute to the creation of new forms and criteria for the influence of citizens on public administration processes.

The purpose of the article, the task. The purpose of the article is to analyze the process of public administration decisions in the political, legal and organizational spheres of public administration, in order to identify models and approaches that can be further applied in practice.

The main tasks are: review of the scientific literature on the topic, analysis of forms and types of public administration decisions; research of the process of formation and implementation of state policy in the field of transport safety; study and search for effective mechanisms for making consolidated public administration decisions by public authorities as a result of their interaction.

Summary of the essence of the research. The decision is a central element of the whole management process. According to the classical notion that has developed in the science of management, decision-making is identified with the choice of alternatives. Accordingly – management decisions are seen as a choice of alternatives in the implementation of management activities.

Based on the scale of application and significance of the impact on various spheres and branches of state activity, among the forms of relevant public administration decisions, in addition to legal and organizational, it is advisable to distinguish another organizational and legal form. Common examples of this form, for example, are program-target and institutional forms, which are combinations of legal and organizational forms.

The example of the transport sector shows that state policy in the field of transport safety is usually implemented through legislation, policy acts and strategic concepts. But no less important role is also played by the subjects of transport safety, on the coordinated actions of which depend on the state of emergency, the level of transport services, the quality of transport services and so on. The need to modernize the transport safety management system is recognized by the vast majority of domestic experts. With the existence of a significant number of different subjects of transport safety, the achievement of the

desired result depends primarily on the effectiveness of the coordinating influence of the authorized state body. However, the latter has not yet been created.

The most optimal is the creation of a single planning and regulatory, scientific and methodological, coordination and control center, endowed with sufficient powers to organize the interaction of all public authorities of Ukraine in this area.

Conclusions and final results. *Given the examples of the formation of some public authorities, their subordination, coordination, accountability and control, as well as their functions in relation to other authorities at different levels, we suggest that the coordinating body in the field of transport safety should have a special status at the legislative level.*

Achieving the effectiveness of public administration will depend on the competence of the relevant public authorities, on the ability to make balanced management decisions, which in turn will create organizational and legal imperatives of the institutionalization process. Thus, a rational mechanism for public administration decisions can function only with the creation of certain institutional conditions, the presence of appropriate interaction and coordination.

Key words: *public administration decisions; institutional aspect; institutionalization; governance; security; transport.*

Постановка проблеми

Розвиток України як демократичної, соціальної і правової держави обумовлює необхідність суттєвого вдосконалення існуючих та створення нових інституціональних засад публічного управління. Модернізація публічного управління на етапі активної інституалізації суспільних процесів, розглядається науковцями і експертами, як комплекс взаємопов'язаних ознак, зокрема: економічного відтворення капіталу, в тому числі, і людського – через інноваційний розвиток виробництва; політичної модернізації – через участь населення у владних структурах та впливу громадськості на прийняття конкретних управлінських рішень, а також формування відкритого суспільства з динамічною і ефективною соціальною структурою.

При проведенні модернізації публічного управління в Україні на вищому і центральному рівнях та враховуючи особливості формування інституціонального середовища системи публічного управління в умовах децентралізації необхідно враховувати складність та ієрархічність принципово нового для вітчизняної державно-управлінської науки бачення процесів модернізації системи публічного управління у всіх сферах суспільного життя.

При цьому, наукова новизна досліджень, пов'язаних з модернізацією публічного управління в Україні, терміново вимагає принципово нових для вітчизняної управлінської науки підходів до наукового обґрунтування процесів модернізації вітчизняної системи публічного управління в умовах її активної інституціоналізації [1].

Головним елементом економічної та суспільно-політичної модернізації виступає інституціоналізація як процес утворення стабільних зразків соціальної взаємодії, базованої на формалізованих правилах, законах, звичках і ритуалах; правове та організаційне закріплення сформованих у суспільстві форм поведінки, відносин; утворення нових інститутів, що регулюють різні форми людської діяльності – економічної, соціальної, духовної [2].

Удосконалення існуючих та створення нових інституційних основ участі громадськості у виробленні публічної політики та прийняття управлінських рішень, інституціоналізації взаємодії влади та бізнесу, посилення інституціональної спроможності органів державної влади та місцевого самоврядування, а отже змін в системі політичних і адміністративно-управлінських інститутів та формування нової моделі їх взаємовідносин сприятиме по суті створенню нових форм

і критеріїв впливу громадян на державно-управлінські процеси.

З метою виокремлення інституціонального аспекту та здійснення аналізу його значення для прийняття державно-управлінських рішень постає необхідність з'ясувати сутність такої ознаки як «інституціональний».

Так, інституціональний (від «інституція», англ. institution) – офіційно затверджений, встановлений, закріплений у своєму суспільному статусі; пов'язаний із такою організацією суспільних відносин, яка базується на певних нормах і правилах життєдіяльності й поведінки людей [3].

Вихідним елементом цього визначення є поняття «інституція» та пов'язані з ним «орган», «організація». Інституцію часто визначають як систематизоване, свідоме об'єднання людей для досягнення певних цілей.

Звідси можна узагальнити п'ять основних елементів інституції: реалізація мети; залучення персоналу для участі; розподіл ресурсів для досягнення мети; використання різних структурних форм своєї діяльності; наявність лідера.

Виходячи з цього, основними складовими будь-якої інституції є: люди, які входять до неї; завдання, для вирішення яких люди об'єдналися; управління, що формує та призводить у дію всі ресурси для вирішення завдань, що стоять перед інституцією.

У порівнянні з «інституцією», більш уживаним є поняття «орган». Органи виконавчої влади – самостійний вид органів державної влади, які відповідно до конституційного принципу поділу державної влади мають своїм головним призначенням здійснення функції однієї гілки державної влади — виконавчої. Структури виконавчої влади охоплюють практично всі сфери суспільного життя: економіку, науку, освіту, культуру, охорону здоров'я, соціальну сферу, гарантію безпеки та громадського порядку, організацію оборони та зовнішніх відносин. Механізм виконавчої влади в різних країнах набуває різних форм. Як правило, це відносно розгалужена система державних органів, що функціонують на центральному та місцевому рівнях і мають як загальну, так і галузеву компетенцію. Основними елементами цієї системи є здебільшого глава держави та уряд, характер взаємодії яких між собою, а також з парламентом визначає особливості форми правління тієї чи іншої країни [4].

Загалом, для віднесення державних інституцій до числа органів публічної влади необхідна сукупність інституційно-утворюючих ознак. До таких ознак у літературі органу притаманні такі, як відносно самостійна

частина публічного механізму і наділення його владни-ми повноваженнями з метою безпосередньої участі в реалізації функцій держави [5].

Можна навести і ширший перелік відповідних ознак органу публічної влади, а саме: орган (організація, інституція) – складова і в той же час організаційно відокремлена й самостійна частина публічного механізму; орган діє при здійсненні своїх повноважень за дорученням держави та від імені громадян; має владні повноваження; бере участь у здійсненні завдань і функцій держави; застосовує притаманні даному виду органів організаційно-правові форми й методи діяльності.

Виходячи із сукупності згаданих вище значень інституціональний аспект відіграє важливу роль при здійсненні аналізу сутності, структури, місця інституціональної теорії в системі сучасних знань і являє собою методологічну основу дослідження соціальних систем у державному управлінні.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Потребує уваги усвідомлення сутності державно-управлінських рішень, їх форм, процесу їх формування та прийняття. Аналізуючи наукові джерела, встановлено, що значну увагу дослідженню прийняття управлінських рішень приділено не тільки фахівцями з менеджменту, а й вченими правознавцями. В Україні відомі роботи В. Авер'янова, Г. Атаманчука, А. Василюєва, Є. Кубка, Б. Лазарєва, Н. Нижник, В. Селіванова, М. Стрельбицького, В. Цветкова та інших.

Як типовий приклад можна навести визначення поняття управлінського рішення, дане Г. Атаманчуком. За його трактуванням – це соціальний акт, в якому в логічній формі (текстуальна модель) висловлені впливи управлінських ланок (державних органів, посадових осіб) на суспільну систему (керовані об'єкти), що необхідні для досягнення поставлених цілей, забезпечення інтересів та задоволення відповідних потреб в управлінні.

Мета

Метою статті є аналіз процесу прийняття державно-управлінських рішень у політичній, правовій та організаційній сферах державно-управлінської діяльності, з метою виявлення моделей і підходів, які в подальшому можуть бути застосовані на практиці.

Виклад основного матеріалу

Рішення є центральним елементом усього процесу управління. За класичним уявленням, що склалася в науці управління, прийняття рішень ототожнюється з вибором альтернативи. Відповідно – прийняття управлінських рішень розглядається як вибір альтернативи при здійсненні управлінської діяльності [6].

У науковій літературі прийняття рішень розглядається, з одного боку, як системний процес, в якому вибір є однією з його складових, а з іншого – як продукт управлінської діяльності – акт законодавства, план дій, будь-який формалізований документ до виконання.

Прийняття управлінського рішення уявляє собою процес вибору найбільш прийняттого варіанту досягнення заздалегідь осмисленої цілі управлінського впливу із врахуванням наявних ресурсів, умов, вимог та обмежень внутрішнього та зовнішнього середовища в яких знаходиться об'єкт управління [7].

Теорії прийняття рішень зазвичай поділяють на нормативні та описові. В нормативних теоріях досліджуються логічні основи і розробляються формалізовані правила для раціональних рішень. Описові (дескриптивні) теорії відповідають на питання як і чому в реальних обставинах приймаються рішення. Поєднання двох підходів у дослідженнях отримало назву інтегративних (прескриптивних) теорій, які враховують як логічні моделі, так і суб'єктивні підходи до прийняття рішень.

Синтез нормативних та дескриптивних підходів став основою появи так званих прескриптивних моделей прийняття рішень. Прескриптивні моделі вибору управлінських рішень передбачають слідування чотирьом обов'язковим послідовним стадіям: формулювання проблеми; визначення рішення; аналіз запропонованого рішення (аналіз чутливості, багаторазова ітерація); імплементація (фактична реалізація) рішення [8].

Останнім часом прескриптивні моделі усе активніше використовуються в публічному управлінні, насамперед при вирішенні екологічних проблем, інших сфер суспільного життя з високим рівнем невизначеності [9].

Отже, слід зазначити, що прийняття управлінських рішень базується на ґрунтовній теоретичній основі, яка постійно удосконалюється. Розрізняють два основних підходи – нормативний та дескриптивний. Нормативний підхід виходить із необхідності теоретичного обґрунтування моделі раціонального вибору на основі аксіоматичних (тих, що не підлягають сумніву) положень, що рідко узгоджується з реальними умовами, в яких здійснюється управлінський процес. В основі дескриптивного підходу знаходиться емпіричне дослідження вибору рішення, виявлення та дослідженні закономірностей формування рішень з урахуванням обмежень осіб, що їх приймають. Синтез цих двох фундаментальних напрямів став основою прескриптивного підходу прийняття рішень, як найбільш прийняттого в умовах значних ризиків та невизначеності, що супроводжують здійснення управлінської діяльності.

Виходячи з масштабу застосування і значимості впливу на різні сфери та галузі державної діяльності, серед форм відповідних державно-управлінських рішень, окрім правової та організаційної, доцільно виділити ще організаційно-правову форму. Поширеними прикладами такої форми, наприклад, є програмно-цільова та інституційна форми, які є поєднаннями правової та організаційної форм [10].

Серед актуальних завдань, над якими працюють численні вчені у напрямку подальшого вдосконалення прийняття та реалізації управлінських рішень, можна зазначити, зокрема, посилення інституціонального, організаційного та організаційно-правового аспекту прийняття рішень; модернізація, оцінювання та широке впровадження програмно-цільових рішень.

Існування проблеми вдосконалення державно-управлінської діяльності й, зокрема, прийняття управлінських рішень, підвищення їх інституційної спроможності наголошувалося майже в усіх головних програмних документах України – стратегіях і програмах економічного та соціального розвитку, концепції адміністративної реформи в Україні тощо.

Яскравим прикладом окреслення проблематики і шляхів її вирішення в частині формування й прийняття управлінських рішень шляхом інституційного і зако-

нодавчого забезпечення України у відповідній сфері, посилення інституційної спроможності держави є Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року, схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 № 430-р (далі – Стратегія) [11].

Так, формулюючи мету Стратегії та основні напрями її реалізації, серед іншого визначено, що імплементація положень Стратегії дасть змогу посилити інституційну спроможність організацій, залучених до процесу гармонізації законодавства України із ЄС, та створить підстави посилення механізму здійснення контролю за його впровадженням для отримання високотехнологічної транспортної системи.

Серед загальних проблем, що потребують розв'язання є недостатньо чіткий розподіл функцій та повноважень, а також низький рівень координації дій та інституційної спроможності органів державної влади та органів місцевого самоврядування щодо планування і проведення дій у сфері безпеки дорожнього руху.

Задля розв'язання визначених проблем запропоновані завдання, що необхідно виконати, зокрема: удосконалення державної системи управління безпекою на транспорті відповідно до міжнародних стандартів та зміцнення інституційної спроможності органів виконавчої влади, що прямо або опосередковано здійснюють регулювання ринку транспортних послуг та заходи державного нагляду (контролю) за безпекою на транспорті; інституційне та законодавче забезпечення виконання Україною своїх зобов'язань як держави прапора, держави порту та прибережної держави відповідно до міжнародних договорів України і законодавства ЄС.

При цьому, забезпечення ефективного виконання плану заходів з реалізації Стратегії здійснюватиметься з використанням відповідних інструментів моніторингу ключових показників ефективності та посилення інституційної спроможності Мінінфраструктури, інших центральних органів виконавчої влади, діяльність яких спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Міністра інфраструктури.

Тож на часі – широкоформатне реформування державної політики безпеки дорожнього руху з окресленням відповідних стратегічних напрямів. Починати передусім потрібно з удосконалення вітчизняного законодавства, що регулює відносини у сфері безпеки на транспорті. Останнім часом спостерігається помітна активізація нормотворчої діяльності в цій сфері.

Важливо констатувати спробу проведення глобальної реформи усієї системи центральних органів державної влади України в результаті прийняття постанови Кабінету Міністрів України від 10.09.2014 № 442 «Про оптимізацію системи центральних органів виконавчої влади» [12].

Внаслідок запровадження цієї реформи було створено низку нових органів, серед яких основним органом, що забезпечуватиме безпеку на транспорті мала стати Державна служба України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека). На тлі формування цього органу було прийняті й нормативно-правові акти задля забезпечення повноцінного функціонування новоутвореного центрального органу виконавчої влади.

Складається враження, що сфера безпеки на транспорті законодавством детально регламентована.

Але це не так. Адже системні недоліки характерні для майже всіх рівнів нормативно-правового забезпечення транспортної безпеки. Досі переважає відомчий підхід до регламентації вихідних засад правового забезпечення досліджуваної сфери; сформувався великий масив розрізнених підзаконних актів, унаслідок чого об'єктивно виникають труднощі в отриманні інформації про такі акти та ознайомленні з ними; зберігається залежність застосування законів від актів нижчого рівня (через це штучно відсуваються терміни реалізації законодавчих вимог); спостерігається постійна динаміка оновлення законодавства, особливо в частині регулювання процедурних аспектів застосування заходів адміністративного примусу за порушення транспортного законодавства; немає інституцій, зацікавлених у розв'язанні проблем правового забезпечення безпеки на транспорті, тощо.

Неабиякий негативний вплив на стан безпеки на транспорті в країні справляє також відсутність планувально-стратегічних заходів з подолання дорожньо-транспортної аварійності. Недостатньо розробленим залишається програмний аспект державної політики безпеки на транспорті. Переважна більшість прогнозів, закладених у зміст концептуальних, програмних та інших нормативно-правових документів з питань транспортної безпеки, мають безальтернативний характер. Усе це свідчить про потребу якнайшвидшого вироблення Державної цільової програми підвищення безпеки на транспорті в Україні на довгостроковий період, метою якої має бути визначення принципів, положень та основних напрямів максимального усунення негативних чинників, зменшення кількості фатальних випадків унаслідок транспортних пригод, підвищення рівня безпеки, створення перспективної системи реалізації основних завдань діяльності органів влади у сфері безпеки на транспорті.

Державна політика в галузі безпеки на транспорті зазвичай реалізується через законодавство, програмні акти та стратегічні концепції. Але не менш важливу роль відіграють також суб'єкти забезпечення транспортної безпеки, від злагоджених дій яких залежать стан аварійності, рівень транспортного обслуговування населення, якість надання транспортних послуг тощо. Потреба модернізації системи управління безпекою на транспорті визнається абсолютною більшістю вітчизняних фахівців. За існування значної кількості різноманітних суб'єктів забезпечення безпеки на транспорті досягнення необхідного результату залежить насамперед від ефективності координуючого впливу уповноваженого на це державного органу. Утім, останнього дотепер не створено.

Формуючи один орган з метою втілення запланованої реформи, регламентованої вже прийнятими нормативно-правовими актами, паралельно з'являються все нові й нові ініціативи реформування галузі, при чому із діаметрально протилежними поглядами.

Найоптимальнішим вбачається створення єдиного планово-регулювального, науково-методичного, координаційного та контрольного центру, наділеного достатніми повноваженнями щодо організації взаємодії всіх органів державної влади України в цій сфері. Його створення також дало б змогу: по-перше, сконцентрувати весь комплекс управлінських функцій із забезпечення безпеки на транспорті в одному органі

та здійснювати централізоване керівництво; по-друге, правильніше вирішити питання раціональної організації контрольно-наглядової діяльності в досліджуваній сфері; по-третє, виключити дублювання функцій і паралелізм у діяльності згаданих суб'єктів, сприяти подальшому удосконаленню керівництва й координації діяльності всіх державних органів, правильному розподілу фінансових і матеріально-технічних засобів, що витрачаються на проведення масштабних заходів із забезпечення безпеки на транспорті.

Важливість реформування державного механізму забезпечення безпеки на транспорті повною мірою нівелюється відсутністю наукової складової цього процесу [13].

Попри невгамовний інтерес суспільних інститутів до проблем транспортної безпеки більшість досліджень згаданих проблем, на жаль, виконані на теоретичному рівні й залишають поза увагою чимало практичних питань дискусійного характеру. Вітчизняні правники здебільшого досліджують проблеми удосконалення законодавства про транспорт, організаційного забезпечення державної політики у сфері безпеки на транспорті, модернізації системи управління безпекою тощо. Решта важливих питань, від яких також залежить стан транспортної безпеки країни, свідомо залишається поза увагою вітчизняної науки. Ідеться насамперед про стратегічне реформування державної політики безпеки на транспорті, визначення ролі та забезпечення конструктивної взаємодії всіх інституційних суб'єктів державного управління безпекою на транспорті, вироблення ефективного механізму використання технічних засобів нагляду за забезпеченням такої безпеки в діяльності контрольних органів, забезпечення невідворотності настання відповідальності за вчинені правопорушення на транспорті.

Державне управління у сфері безпеки на транспорті має здійснюватися шляхом розроблення нових і перегляду законодавчих та інших нормативно-правових актів, які передбачають однакові підходи до регулювання відносин під час функціонування суб'єктів господарювання транспортно-дорожнього комплексу різних форм власності і встановлюють правові, економічні та організаційні основи діяльності транспортних підприємств, особливості їх взаємовідносин з користувачами транспортних послуг, з органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування.

Державне регулювання у сфері транспортної безпеки здійснюється органами виконавчої влади відповідно до їх компетенції, визначеної законодавством, і передбачає напрями за окремими видами транспорту: залізничний, водний, авіаційний, автомобільний транспорт.

Створюючи модель єдиного підходу до забезпечення безпеки на транспорті шляхом взаємодії органів державної влади, які відповідають за формування та реалізацію державної політики у відповідній сфері, постає необхідність у проведенні поетапної нормативно-правової роботи, яка в подальшому забезпечить дієвий механізм регулювання сфери транспортної безпеки.

Першим етапом на шляху формування такого підходу має бути проведення ретельної інвентаризації (аудиту) усіх нормативно-правових актів, які регулюють діяльність центральних органів виконавчої вла-

ди, що становлять єдину систему органів державної влади, що забезпечують формування та реалізацію політики у галузі транспорту. Під час здійснення інвентаризації нормативно-правової бази автоматично проводиться аналіз функцій відповідних органів. На даному етапі найголовнішим є виділення функцій центральних органів виконавчої влади, які дублюються, та тих функцій, які навпаки були «загублені» під час проведення чергової реформи та прийняття відповідного нормативно-правового акта, що регулює діяльність того чи іншого органу.

За результатами складеного переліку нормативно-правових актів на даному етапі має бути визначено, які акти потребують внесення змін, які – визнання такими, що втратили чинність, а також сформовано орієнтовний перелік проєктів, що мають бути розроблені задля досягнення кінцевого результату.

На підставі проведеного аналізу нормативно-правової бази формується концепція, яка і є другим етапом побудови нової моделі. В конкретному випадку існує безліч концепцій, зокрема, зазначених вище. Проте такі концепції досі залишаються нереалізованими, тобто не невітленими у відповідний нормативно-правовий акт.

Втілення концепції у проєкт нормативно-правового акту (або декількох, за необхідності) має стати третім етапом моделі. Зазвичай, саме на цьому етапі процес реалізації нової моделі припиняється. Причинами його припинення є бюрократичні процеси, зміна вектору державної політики і, як наслідок, запровадження нових реформ, кадрові зміни тощо.

Так, для запропонованої моделі, з огляду на розглянуті нормативно-правові акти, а також проєкти нових актів, які наразі знаходяться на той чи іншій стадії узгодження, першочерговим є розробка нового закону, яким будуть визначені засади координаційної діяльності міністерств та інших центральних органів виконавчої влади у сфері безпеки на транспорті.

Аналізуючи чинне законодавство України та приклади створення нових органів державної влади, можливо дійти висновку, що орган, який здійснюватиме координацію інших органів може володіти особливими повноваженнями по відношенню до інших органів, тобто створення міністерства чи іншого центрального органу виконавчої влади не є достатнім для забезпечення координації, а виходячи із положень Закону України «Про центральні органи виконавчої влади» такий орган потребує наділення його спеціальним статусом [14].

Висновки

З огляду на наведені приклади формування деяких органів державної влади, їх підпорядкування, координації, підзвітності та підконтрольності, а також наділення їх функціями по відношенню до інших органів влади різних рівнів, висловимо припущення, що координаційний орган у сфері безпеки на транспорті повинен мати спеціальний статус, закріпленний на законодавчому рівні.

У якості основи для роботи у сфері безпеки на транспорті на всіх рівнях пропонується модель створення системи, яка передбачає, що всі залучені до забезпечення транспортної безпеки сторони несуть спільну відповідальність. Дотримуючись спільної стратегії, що розповсюджується на всі спільні сфери

роботи, слід, спираючись на аналіз потреб, детально розробити заходи. Відповідальність за розробку такої моделі необхідно покласти на Кабінет Міністрів України та компетентні міністерства. Усі задіяні в процесі мають об'єднати свої зусилля для виконання заходів та методик. У середньостроковій перспективі всі заінтересовані сторони повинні мати доступ до відповідної інформації та інструментарію.

При визначенні організаційної структури, слід врахувати той факт, що успіх політики із запровадження єдиного підходу до забезпечення безпеки на транспорті залежить від бажання усіх ланок державної влади діяти і це може бути реалізовано шляхом створення органу, який приймає рішення, а також координує роботу відповідних міністерств та інших центральних органів виконавчої влади. При такій амбітній реорганізації можна використати частину ресурсів та кадрів серед існуючих органів, тобто створення відповідної структури передбачувано не буде занадто обтяжливим для Державного бюджету.

Досягнення ефективності державного управління буде залежати від компетентності відповідних органів державної влади, від здатності приймати збалансовані управлінські рішення, що в свою чергу створить організаційно-правові імперативи процесу інституціоналізації. Таким чином, раціональний механізм прийняття державно-управлінських рішень може функціонувати лише при створенні певних інституціональних умов, наявності відповідної взаємодії та координації.

Література.

1. Іванова Т., Інституціоналізація публічного управління в Україні: виклики і перспективи розвитку. *Сучасні проблеми менеджменту*: матеріали XV міжн. наук.-практ. конф. (Київ, 25 жовт. 2019 р.) Київ. 2019, с. 73.
2. Білінська М. М., Петроє О. М. Інституціоналізація публічного управління в Україні: наук.-аналіт. доп. Київ: НАДУ, 2019. 210 с.
3. Колісниченко Н. М., Войновський М. М. Інституційна та інституціональна спроможність місцевого самоврядування: сутність понять та особливості визначення. Теоретичні та прикладні питання державотворення: електрон. наук. фак. вид. Одеса: ОРІДУ НАДУ, 2015. Вип. 16. 310 с.
4. Мальцева Є. В. Теоретико-правові засади сутності виконавчої влади. *Ученые записки Таврического национального университета им. В. И. Вернадского Серия «Юридические науки»*. Том 25 (64). 2012. № 2. С. 80–87.
5. Шаповал В. Феномен державного органу (органу держави) або органу державної влади: теоретико-правовий і конституційний аспекти. *Право України*. 2003. № 8. С. 25–29.
6. Державне управління: підручник: у 2 т. / Нац. акад. держ. упр. при Президентові України; ред.кол. : Ю. В. Ковбасюк (голова), К. О. Ващенко (заст. голови), Ю. П. Сурмін (заст. голови) [та ін.]. Київ-Дніпропетровськ: НАДУ, 2012. Т.1 С. 502.
7. В. Д. Ногин. Принятие решений при многих критериях: учеб.-метод. пособ. Санкт-Петербург. Изд-во «Ютас», 2007. 104 с.
8. Beach, L. R., and Mitchell, T. R. A Contingency Model for the Selection of Decision Strategies. *Academy of Management Review*. Vol. 3. 1978. pp. 439–449.
9. Public decision-making in the face of uncertainty. Clarifying the rules, improving the tools. Ministry of Ecology, Sustainable Development and Energy. Composition of the

Sustainable Development and Energy. Composition of the CPP. Paris, March 2010. 48 p.

10. Бакуменко В. Д., Усаченко Л. М., Червякова О. В. Теоретичні засади державного управління: навч. посібник. Київ: ТОВ «НВП «Інтерсервіс», 2013. 174 с.
11. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 р. № 430-р. *Офіційний вісник України*. 2018 р. № 52, с. 533.
12. Про оптимізацію системи центральних органів виконавчої влади: постанова Кабінету Міністрів України від 10.09.2014 № 442. *Офіційний вісник України*. 2014 р. № 74. С. 57.
13. Муцко В. Ф. Адміністративно-правове регулювання безпеки дорожнього руху в Україні: Автореф. дис. канд. юрид. наук: Київ. 2011. 18 с.
14. Про центральні органи виконавчої влади: Закон України. 17.03.2011 р. № 3166-VI. *Голос України*. 2011 р. № 65.

References.

1. Ivanova T., Instyutsializatsiia publicnoho upravlinnia v Ukrainy: vyklyky i perspektyvy rozvytku. *Suchasni problemy menedzhmentu: materialy KhV mizhn. nauk.-prakt. konf.* (Kyiv, 25 zhovt. 2019 r.) Kyiv. 2019, s. 73.
2. Bilynska M. M., Petroie O. M. Instyutsionalizatsiia publicnoho upravlinnia v Ukraini: nauk.-analit. dop. Kyiv: NADU, 2019. 210 s.
3. Kolisnichenko N. M., Voinovskyi M. M. Instyutsiina ta instyutsionalna spromozhnist mistsevoho samovriaduvannia: sutnist poniat ta osoblyvosti vyznachennia. *Teoretychni ta prykladni pytannia derzhavotvorennia: elektron. nauk. fakh. vyd.* Odesa: ORIDU NADU, 2015. Vyp. 16. 310 s.
4. Maltseva Ye. V. Teoretyko-pravovi zasady sutnosti vykonavchoi vlady. *Uchenye zapysky Tavrycheskoho natsyonalnoho unyversyteta im. V. Y. Vernadskoho Seriya «Iurydycheskye nauky»*. Tom 25 (64). 2012. № 2. S. 80–87.
5. Shapoval V. Fenomen derzhavnoho orhanu (orhanu derzhavy) abo orhanu derzhavnoi vlady : teoretyko-pravovyi i konstytutsiinyi aspekty. *Pravo Ukrainy*. 2003. № 8. S. 25–29.
6. Derzhavne upravlinnia: pidruchnyk: u 2 t. / Nats. akad. derzh. upr. pry Prezidentovi Ukrainy; red.kol. : Yu. V. Kovbasiuk (holova), K. O. Vashchenko (zast. holovy), Yu. P. Surmin (zast. holovy) [ta in.]. Kyiv-Dnipropetrovsk: NADU, 2012. T.1 S. 502.
7. V. D. Nohyn. Pryniatyte reshenyi pry mnohykh kryteryakh: ucheb.-metod. posob. Sankt-Peterburh. Yzdvo «Iutas», 2007. 104 s.
8. Beach, L. R., and Mitchell, T. R. A Contingency Model for the Selection of Decision Strategies. *Academy of Management Review*. Vol. 3. 1978. pp. 439–449.
9. Public decision-making in the face of uncertainty. Clarifying the rules, improving the tools. Ministry of Ecology, Sustainable Development and Energy. Composition of the CPP. Paris, March 2010. 48 p.
10. Bakumenko V. D., Usachenko L. M., Chervyakova O. V. Teoretychni zasady derzhavnoho upravlinnia: navch. posibnyk. Kyiv: TOV «NVP «Interservis», 2013. 174 s.

11. Pro skhvalennia Natsionalnoi transportnoi stratehii Ukrainy na period do 2030 roku: rozporiadzhennia Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 30.05.2018 r.

№ 430-r. Ofitsiinyi visnyk Ukrainy. 2018 r. № 52, s. 533.

12. Pro optymizatsiiu systemy tsentralnykh orhaniv vykonavchoi vlady: postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 10.09.2014 № 442. Ofitsiinyi visnyk Ukrainy. 2014 r. № 74. S. 57.

13. Mutsko V. F. Administratyvno-pravove rehuliuвання bezpeky dorozhnoho rukhu v Ukraini: Avtoref. dys. kand. yuryd. nauk: Kyiv. 2011. 18 s.

14. Pro tsentralni orhany vykonavchoi vlady: Zakon Ukrainy. 17.03.2011 r. № 3166-VI. Holos Ukrainy. 2011 r. № 65.