

робота має бути найважливішим напрямом діяльності державно-владних структур. Вона розглядається в іпостасі превентивної діяльності, яка ґрунтується на застосуванні методів спостереження та обробки даних, їх систематизації для перешкоджання вчиненню правопорушення на стадії його планування та підготовки [5]. Доведений у цій статті філософсько-правовий аналіз підтверджує, що забезпечення процесу дискредитування девіантної поведінки, добровільної відмови від злочинної мотивації та наміру або продовження протиправної діяльності окремих груп та конкретних осіб, які виношують протиправні наміри і позитивно сприймають неправомірний спосіб життя. Сутність профілактики полягає в розвитку почуття відповідальності осіб за свою поведінку, яке сприяє глибокому усвідомленню не лише своїх прав, а й обов'язків.

1. Стахура І. Б. Адміністративно-правові засади діяльності громадських формувань з охорони громадського порядку щодо профілактики правопорушень : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Львів, 2011. 199 с.

2. Костюк В. Л. Особливості адміністративно-правової охорони громадського порядку в місті Києві (на матеріалах патрульної служби міліції) : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Київ, 2012. 206 с.

3. Організаційно-правові засади діяльності патрульної служби. Вітчизняний та міжнародний досвід: науково-аналіт. огляд / за заг. ред. Т. О. Проценка. Київ : ДНДІ, 2008. 112 с.

4. Ковалів В. М., Кисіль З. Р., Калайанов Д. П. Адміністративна діяльність : навч. посіб. Київ : Правова Єдність, 2009. 432 с.

5. Олефір В. І., Константінов С. Ф., Лошицький М. В. Адміністративна діяльність органів внутрішніх справ : навч. посіб. / за заг. ред. Є. М. Мойсеєва. 2-ге вид. Київ : НВП ІНТЕРСЕРВІС, 2010. 428 с.

Асіф ГУМБАТОВ

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

БЕЗПЕКА ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЯК СКЛАДОВА ТРАНСПОРТНОЇ БЕЗПЕКИ КРАЇНИ

Забезпечення безпеки руху поїздів та загалом залізничних перевезень було і залишається головним моментом стійкої роботи залізничного транспорту України. Чинним законодавством визначено, що залізниці та підприємства залізничного транспорту загального користування забезпечують безпеку життя і здоров'я громадян, які користуються його послугами, а також безпеку руху поїздів. При цьому поняття «безпека руху поїздів та маневрової роботи» визначається як комплекс організаційних і технічних заходів, спрямованих на забезпечення безаварійної роботи та утримання в постійній справності залізничних споруд, колій, рухомого складу, обладнання, механізмів і пристроїв.

Нинішній розвиток залізничної галузі гальмується багатьма причинами, однією з яких залишається неналежний рівень безпеки пасажирських та вантажних залізничних перевезень. Ця проблематика набуває надзвичайної актуальності, оскільки галузь і надалі не відповідає зростаючим потребам суспільства та європейським стандартам якості й безпечності надання транспортних послуг.

Згідно з інформацією, яка надходила до Укртрансбезпеки, у 2019 році на залізничному транспорті України сталося 1202 транспортні події, з них: 705 аварій, в яких 354 особи загинули та 232 отримали травми, з них: 1) 577 аварій із 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 сталося 65 дорожньо-транспортних пригод, в яких 11 осіб загинули та 20 отримали травми [1, с. 14].

Дестабілізуючим фактором є суттєві вади в організації та забезпеченні безпеки залізничних перевезень, серед яких можна назвати такі:

– поширеність практики забезпечення безпеки перевезень, зважаючи на досвід

радянського минулого;

- відсутність нормативних документів в частині застосування сучасних методів і засобів вдосконалення системи забезпечення безпеки руху поїздів;
- неопрацьованість питання у сфері кадрової політики щодо підвищення мотивації обслуговуючого персоналу;
- поширення практики здійснення управління в залізничній галузі за принципом «управління наслідками», а не «причинами»;
- ігнорування необхідності введення в практику механізмів управління ризиками на залізничному транспорті;
- відсутність системи моніторингу стану безпеки руху поїздів (не застосовуються сучасні математичні та імітаційні методи прогнозування рівня безпеки залізничних перевезень);
- продовження практики обслуговування технічних засобів та рухомого залізничного складу на основі нормативного терміну їх служби, часто без урахування поточного стану експлуатації тощо.

Негативний вплив на стан безпеки залізничних перевезень справляє й зношеність інфраструктури та рухомого складу залізничного транспорту, яка зараз досягла критичного стану і разом з катастрофічною нестачею інвестиційних ресурсів для їх відновлення та модернізації створюють масштабну державну проблему, яку сьогодні неможливо вирішити без залучення сторонньої допомоги (країн-донорів та іноземних інвесторів). Впродовж останніх років парк пасажирських вагонів Укрзалізниці щорічно зменшувався в середньому на 200 од. [2]. На сьогодні фізичний знос рухомого складу залізниць становить майже 90 %, у т. ч.: тепловози – 95,1 %, електровози – 90,7 %, пасажирські вагони – 85,9 %, вантажні вагони 88,2 % [3]. При цьому рухомий склад українських залізниць не лише зношений, але й технічно, конструктивно і морально застарілий, оскільки основна частина вагонів та локомотивів побудована за технічними вимогами 1960-1970-х років. Свій термін служби виробили 51,7 % пасажирських вагонів (вік понад 28 років), 90,3 % вантажних електровозів (вік понад 30 р.), 97 % магістральних тепловозів (вік понад 20 р.). Експлуатація застарілого рухомого складу є економічно не вигідною, призводить до значного підвищення вартості ремонтних робіт, зниження якості та безпеки перевезень, тому парк рухомого складу залізниць потребує не лише оновлення, а заміни на сучасний, більш досконалий. Масштабної модернізації потребує залізнична інфраструктура, фізичний знос якої перевищує 60 %, у т. ч. колійного господарства – 86 %. Тільки для того щоб підтримувати її в робочому стані та не накопичувати прострочені ремонти, щорічно необхідно модернізувати 800 км колій, капітально ремонтувати 1000 км, середнього ремонту здійснити 800–1000 км, комплексно-оздоровчого – 750–800 км. У консалтинговій компанії А. Т. Кеарпеу підрахували, що необхідно 56 млрд грн сукупних інвестицій в оптимізацію інфраструктури Укрзалізниці. В іншому випадку немає сенсу інвестувати в оновлення рухомого залізничного складу, якщо він не буде забезпечений відповідною транспортною інфраструктурою [4].

Аварійність посилюється тим, що транспортна інфраструктура не справляється із збільшенням обсягів експлуатаційної роботи і кількості транспортних засобів. Тому інфраструктурні зміни і розвиток рухомого складу, що провокують додаткову аварійність, вимагає прийняття додаткових організаційних і правових заходів. Наприклад, збільшується кількість випадків дорожньо-транспортного травматизму серед учасників руху, особливо частими та значними за наслідками є транспортні пригоди, пов'язані з порушенням проїзду залізничних перевезень. Серед місць зосередження випадків травматизму на залізничному транспорті лідирують залізничні переїзди. За даними Британського відомства з безпеки і стандартизації на залізницях (Rail Safety & Standards, RSSB), найпоширенішими причинами зіткнень різних видів транспорту є помилки водіїв автомобілів (63 %), порушення водіями правил – об'їзд закритих шлагбаумів (21 %). Інші 16 % розподіляються таким чином: поломки і відмови автомобілів (5 %), погодні умови (4 %), помилки машиніста потягу (3 %), помилки обслуговуючого переїзд персоналу (3 %) і відмови пристроїв сигналізації переїзду (1 %). На залізницях України сьогодні експлуатуються 5422 залізничні переїзди, 1497 із них мають чергового працівника й обладнані шлагбаумами, 2699 – обладнані автоматичною звуковою та світлофорною сигналізацією. Однак 1226 переїздів не обладнані автоматикою і не охороняються черговим працівником [5, с. 61–62].

Для зниження кількості транспортних пригод необхідним є опрацювання механізмів державного регулювання і контролю залізничної транспортної сфери, при цьому особливої

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

2. «Укрзалізниця» оновлює рухомий склад. URL : 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

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.