

Тимоха Анатолій Денисович,
аспірант кафедри економічної політики та менеджменту
навчально-наукового інституту “Інститут державного управління”
Харківського національного університету імені В. Н. Каразіна,
майдан Свободи, 4, м. Харків, 61022, Україна

e-mail: anatoliy.tymokha@gmail.com

<https://orcid.org/0009-0006-3581-5471>

НОРМАТИВНО-ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПУБЛІЧНОГО УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ ДОРОЖНЬОГО ГОСПОДАРСТВА УКРАЇНИ

Анотація. У статті досліджено трансформацію нормативно-правового забезпечення публічного управління розвитком дорожнього господарства України під впливом воєнної агресії та необхідності післявоєнної відбудови. Виявлено невідповідність чинної нормативно-правової бази викликам воєнного часу, зокрема, у сфері координації дій різних рівнів влади, фінансового забезпечення, пріоритетності відновлення інфраструктури та залучення громадськості. Виявлено прогалини та колізії у правовому забезпеченні, що перешкоджають ефективному публічному управлінню та відбудові дорожньої мережі. Проаналізовано досвід Грузії та Ізраїлю у подоланні аналогічних викликів, зокрема, шляхом адаптації законодавства, створення спеціалізованих органів управління, впровадження електронних систем управління та залучення міжнародної допомоги. На основі отриманих результатів розроблені науково обґрунтовані рекомендації щодо вдосконалення нормативно-правового забезпечення та механізмів публічного управління розвитком дорожнього господарства України, спрямовані на підвищення їх ефективності, прозорості та адаптивності до сучасних викликів.

Ключові слова: публічне управління, транспорт, дорожнє господарство, дорожня інфраструктура, розвиток, збройний конфлікт, військовий стан, відбудова.

Актуальність дослідження нормативно-правового забезпечення публічного управління розвитком дорожнього господарства України набуває особливої значущості в сучасних умовах. Обмеженість ефективних механізмів координації між різними рівнями влади (центральною, регіональною, місцевою) ускладнює управління дорожнім господарством, створюючи бар'єри для прозорого та підзвітного процесу прийняття рішень. Це особливо критично в умовах обмежених фінансових ресурсів, які часто стають причиною корупційних ризиків та гальмують сталий розвиток інфраструктури. Відновлення та підтримання функціонування дорожньої мережі є необхідним для забезпечення обороноздатності, надання гуманітарної допомоги, економічного відновлення та соціальної стабільності, що робить питання нормативно-правового забезпечення ще більш актуальним в умовах воєнного стану.

Як цитувати: Тимоха А. Д. Нормативно-правове забезпечення публічного управління розвитком дорожнього господарства України. *Актуальні проблеми державного управління*. 2024. № 1 (64). С. 163–175. DOI: <https://doi.org/10.26565/1684-8489-2024-1-10>

In cites: Tymokha, A.D. (2024). Regulatory and legal provision of the public administration of the development of the road industry of Ukraine. *Pressing Problems of Public Administration*, 1 (64), 163–175. DOI: <https://doi.org/10.26565/1684-8489-2024-1-10> [in Ukrainian].

Перегляд нормативного поля та проактивна позиція держави щодо залучення інвестицій у дорожнє господарство можуть створити сприятливі умови для розвитку інфраструктури як у короткостроковій, так і у довгостроковій перспективі. Впровадження сучасних стандартів управління, адаптованих до європейських вимог, сприятиме покращенню інвестиційного клімату та залученню додаткових інвестицій, необхідних для відбудови та модернізації дорожньої мережі. Це, у свою чергу, дозволить забезпечити ефективне використання фінансових ресурсів, мінімізувати корупційні ризики та підвищити прозорість і підзвітність процесу управління. Адаптація нормативно-правового середовища до сучасних вимог стане запорукою сталого розвитку дорожнього господарства, сприятиме економічному зростанню та підвищенню якості життя громадян, що особливо важливо в період післявоєнного відновлення України.

Постановка проблеми і виокремлення невирішених питань. Аналіз наукових досліджень та публікацій щодо нормативно-правового забезпечення публічного управління розвитку дорожнього господарства України виявляє певний дисбаланс у висвітленні даної проблематики. Хоча є певне дослідження [1], яке вказує на невідповідність українського законодавства у сфері дорожнього господарства вимогам ЄС, що створює перешкоди для розвитку галузі та інтеграції України до європейського транспортного простору. Це особливо актуально в умовах війни, коли Україна потребує підтримки міжнародних партнерів та швидкої адаптації до європейських стандартів. Далі, робота [6] ідентифікує численність та неузгодженість нормативно-правових актів, що регулюють розвиток транспортної інфраструктури, проте пропонує довгострокові рішення, які не відповідають нагальним потребам воєнного часу, таким як оперативне відновлення зруйнованих доріг та мостів, забезпечення логістики військових та гуманітарних вантажів. Інші вчені [2; 8] пропонують огляд нормативної бази, що регулює дорожнє господарство, але не заглиблюються в аналіз її дієвості в кризових умовах та не розглядають питання взаємодії різних рівнів влади у процесі управління дорожнім господарством в умовах надзвичайних ситуацій. Це особливо важливо в умовах війни, коли необхідна тісна координація та оперативне прийняття рішень на всіх рівнях.

Снують і інші думки: напр., дослідження [9; 11] пропонують цінні погляди на зарубіжний досвід та історичний контекст, але не надають конкретних рекомендацій щодо адаптації цього досвіду до сучасних реалій України, особливо в умовах воєнного стану та післявоєнного відновлення. Вони не враховують специфіку українського законодавства, інституційного середовища та фінансових можливостей, що може ускладнити пряме перенесення зарубіжного досвіду на український ґрунт. Пархета В. І. [10] виявляє недоліки адміністративно-правового забезпечення функціонування дорожньої інфраструктури, проте запропоновані нею шляхи вирішення не враховують особливості воєнного стану, коли необхідні більш гнучкі та оперативні механізми управління, спрощені процедури та можливість залучення додаткових ресурсів, зокрема міжнародної допомоги. Інша група авторів [7] фокусуються на дослідженні стану та перспектив розвитку дорожньої інфраструктури в регіонах, що постраждали від збройного конфлікту на сході України до повномасштабного вторгнення. Проте, їх дослідження не охоплює всю територію країни та не враховує повномасштабної воєнної агресії, яка розпочалася у 2022 р. та суттєво змінила ситуацію у дорожньому господарстві, вказуючи

на значні руйнування та на перегляд пріоритетів у розвитку інфраструктури. Відзначимо і роботу [18], яка надає цінний аналіз особливостей функціонування публічного управління в умовах війни загалом, але не конкретизує їх стосовно дорожнього господарства. Дослідження «Будівництво та ремонт автомобільних доріг: зелена книга» [12], хоча й є важливим джерелом інформації щодо регуляторного поля та конкуренції у сфері дорожнього будівництва та ремонту, не розглядає специфіку воєнного стану та його вплив на планування, фінансування, реалізацію та контроль дорожніх проектів.

Таким чином, не можна сказати, що є дослідження з комплексним підходом до вирішення проблеми нормативно-правового забезпечення публічного управління розвитком дорожнього господарства України з урахуванням викликів воєнного часу та потреб післявоєнної відбудови. Враховуючи це невирішеними залишаються наступні питання:

– Дослідження нормативно-правової бази, механізмів публічного управління та їх ефективності в умовах воєнного стану та післявоєнної відбудови з урахуванням усіх аспектів, включаючи фінансові, організаційні та правові. Це дослідження повинне включати аналіз не лише законів та підзаконних актів, а й практику їх застосування, а також виявлення прогалин та суперечностей у законодавстві.

– Аналіз та адаптація передового міжнародного досвіду з урахуванням євроінтеграційних прагнень України та специфіки воєнного часу, з акцентом на практичні рішення, які можна застосувати в українських реаліях. Це потребує вивчення досвіду країн, які стикалися з подібними викликами, аналіз їх успіхів та невдач, а також адаптацію найкращих практик до українського контексту.

– Формулювання конкретних рекомендацій щодо вдосконалення нормативно-правового забезпечення та механізмів публічного управління розвитком дорожнього господарства України з метою підвищення їх ефективності, прозорості та адаптивності до сучасних викликів, з урахуванням потреб воєнного часу та післявоєнної відбудови. Ці рекомендації повинні базуватися на результатах аналізу, враховувати специфіку українських реалій та запропонувати конкретні кроки для вдосконалення системи публічного управління розвитком дорожнього господарства.

Метою статті є розробка науково обґрунтованих рекомендації щодо вдосконалення нормативно-правового забезпечення публічного управління розвитком дорожнього господарства України, спрямованих на підвищення ефективності, прозорості та адаптивності системи управління до сучасних викликів.

Методологія дослідження. Дослідження проблеми нормативно-правового забезпечення публічного управління розвитком дорожнього господарства України в умовах воєнного стану та післявоєнної відбудови здійснюється на основі міждисциплінарного підходу, що інтегрує методологічні засади юридичної науки, публічного управління та адміністрування, політичної економії. Для досягнення мети дослідження та вирішення поставлених завдань застосовано комплекс взаємопов'язаних методів:

– Порівняльно-правовий метод – застосовується для вивчення та аналізу міжнародного досвіду публічного управління розвитком дорожнього господарства в умовах збройних конфліктів та післявоєнної відбудови, виявлення ефективних практик законодавчого регулювання, інституційних механізмів

та фінансових інструментів, які можуть бути адаптовані до українського контексту.

– Метод контент-аналізу – використовується для дослідження змісту нормативно-правових актів України у сфері дорожнього господарства, виявлення їх сильних та слабких сторін, оцінки відповідності чинного законодавства вимогам ЄС та міжнародним стандартам, а також визначення потенціалу для адаптації до викликів воєнного часу.

– Статистичні методи – використовуються для аналізу кількісних даних щодо обсягів руйнувань дорожньої інфраструктури, фінансових втрат та потреб у відновленні, що дозволяє оцінити масштаби проблеми та обґрунтувати необхідність прийняття відповідних управлінських рішень.

Застосування зазначеної методології та комплексу методів дослідження забезпечує всебічний, об'єктивний та науково обґрунтований аналіз проблеми, що дозволяє розробити практичні рекомендації щодо вдосконалення нормативно-правового забезпечення публічного управління розвитком дорожнього господарства України в умовах воєнного стану та післявоєнної відбудови.

Виклад основного матеріалу. Аналіз поточного стану нормативно-правової бази, що забезпечує здійснення публічного управління розвитком дорожнього господарства України в умовах воєнного стану, виявляє складну та багатогранну картину, що характеризується як певними досягненнями, так і значними викликами. З одного боку, існують базові законодавчі акти, що регулюють дорожню галузь в цілому, та прийнято ряд нормативних актів, спрямованих на оперативне реагування на виклики воєнного часу. З іншого боку, ці акти не завжди враховують специфіку воєнного часу та не створюють цілісної системи управління, що призводить до певних проблем та невідповідностей. Серед базових законодавчих актів, що регулюють дорожню галузь в цілому, виділяються закони «Про автомобільні дороги» [13] та «Про транспорт» [17]. Ці закони встановлюють загальні принципи управління дорожнім господарством, визначають права та обов'язки учасників дорожнього руху, а також регламентують питання будівництва, утримання та ремонту доріг. Однак, їх положення не завжди враховують специфіку воєнного часу, та викликів, пов'язаних з масштабними руйнуваннями інфраструктури, що вимагає додаткового регулювання на рівні підзаконних актів.

Указ Президента України «Про введення воєнного стану в Україні» [14] та Закон України «Про правовий режим воєнного стану» [16] надають уряду широкі повноваження щодо управління всіма сферами суспільного життя, включаючи дорожнє господарство. Ці акти дозволяють Уряду швидко реагувати на зміну ситуації та приймати необхідні рішення для забезпечення обороноздатності та безпеки країни. Проте, їх загальний характер і відсутність детальних положень щодо конкретних заходів у сфері дорожнього господарства створюють певну невизначеність та ускладнюють прийняття ефективних рішень на місцях.

Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Положення про Державне агентство відновлення та розвитку інфраструктури України» [15] визначає Державне агентство відновлення та розвитку інфраструктури України (віднедавна) як ключовий орган, відповідальний за відновлення дорожньої інфраструктури. Однак, положення цієї постанови не враховують особливості воєнного часу та потребують уточнення щодо повноважень, функцій та механізмів взаємодії агентства з іншими органами влади в умовах воєн-

ного стану, особливо з військовими адміністраціями, які відіграють важливу роль в управлінні на місцях. Для оперативного реагування на виклики воєнного часу було прийнято ряд постанов Кабінету Міністрів України, таких як «Деякі питання фінансування робіт з відновлення зруйнованого майна та інфраструктури» [5], «Деякі питання підвищення обороноздатності держави на період воєнного стану в Україні» [4] та «Деякі питання відновлення інфраструктури» [3]. За задумом урядовців, ці постанови мають спростити деякі процедури, визначають пріоритети фінансування та створюють нові механізми залучення коштів, зокрема, міжнародної технічної допомоги. Проте, вони мають фрагментарний характер і не створюють цілісної системи управління дорожнім господарством в умовах воєнного стану.

Аналіз законодавства виявляє ряд прогалин та невідповідностей. Зокрема, відсутні чіткі критерії визначення пріоритетності відновлення доріг, що може призводити до суб'єктивних рішень та неефективного використання ресурсів. Також недостатньо врегульовані питання організації дорожнього руху в умовах воєнного стану, зокрема, щодо пріоритетності проїзду військової техніки та забезпечення безпеки дорожнього руху в умовах підвищених ризиків, що може призводити до аварійних ситуацій та затримок у пересуванні військ та гуманітарних вантажів. Крім того, відсутні конкретні механізми залучення громадськості до процесів прийняття рішень щодо відновлення дорожньої інфраструктури, що може призводити до недостатнього врахування потреб місцевих громад та зниження рівня довіри до влади.

Слід відзначити, що також спостерігаються колізії між різними нормативними актами щодо повноважень органів влади у сфері дорожнього господарства та підходів до фінансування. Наприклад, можуть виникати суперечності між загальними положеннями законів та спеціальними нормами, прийнятими у зв'язку з воєнним станом. Це може призводити до дублювання функцій, конфліктів компетенції та неефективного використання коштів, що особливо критично в умовах обмежених ресурсів під час війни.

Військова агресія РФ проти України, що розпочалася у лютому 2022 р., спричинила суттєві зміни у системі публічного управління розвитку дорожнього господарства. Необхідність оперативного реагування на військові виклики, забезпечення функціонування критичної інфраструктури та відновлення зруйнованих об'єктів призвели до трансформації розподілу повноважень, механізмів координації та прийняття рішень, а також контролю за використанням ресурсів. В умовах воєнного стану спостерігається тенденція до централізації влади та розширення повноважень центральних органів виконавчої влади. Кабінет Міністрів України отримав право приймати нормативно-правові акти з питань дорожнього господарства у скороченому порядку, що сприяє оперативному реагуванню на потреби воєнного часу, зокрема, ухваленню рішень щодо пріоритетності відновлення певних ділянок доріг, розподілу фінансових ресурсів та взаємодії з міжнародними партнерами.

Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України (колишнє Міністерство інфраструктури України) консолідувало основні повноваження щодо планування, координації та контролю заходів з відновлення та утримання доріг. Це дозволяє забезпечити єдиний підхід до вирішення проблем дорожнього господарства на національному рівні, але водночас може призводити до недостатнього врахування специфіки окремих регіонів та місцевих потреб.

Суттєво зросла роль військових адміністрацій, які отримали широкі повноваження щодо управління всіма сферами життя на підконтрольних територіях, включаючи дорожнє господарство. Це дозволяє забезпечити оперативне реагування на потреби військових та цивільного населення, особливо в прифронтових зонах, де ситуація може змінюватися дуже швидко. Однак, розширення повноважень військових адміністрацій призводить до дублювання функцій та нечіткого розмежування відповідальності між ними та місцевими органами влади, що може створювати потенціал для конфліктів компетенції та ускладнювати координацію дій.

Незважаючи на зусилля щодо координації дій між різними рівнями влади, військовими адміністраціями, дорожніми службами та іншими зацікавленими сторонами, існуючі механізми координації демонструють недостатню ефективність. Недостатній обмін інформацією між різними рівнями влади ускладнює прийняття обґрунтованих та своєчасних рішень, особливо в умовах, коли ситуація на фронті та в тилу може змінюватися дуже швидко. Відсутність єдиного центру прийняття рішень призводить до неузгодженості дій та розпорошення ресурсів. Різні органи влади та військові адміністрації можуть мати різні пріоритети та підходи до вирішення проблем дорожнього господарства, що може призводити до неефективного використання коштів та затримок у відновленні інфраструктури. Бюрократичні бар'єри та складні процедури погодження рішень також перешкоджають оперативному реагуванню на виклики воєнного часу, коли швидкість прийняття та реалізації рішень може бути критично важливою для забезпечення обороноздатності та безпеки країни.

Хоча централізація прийняття рішень сприяє оперативності реагування на зміну ситуації, вона може призводити до недостатнього врахування думки місцевих громад та експертів. Це може знижувати якість рішень та їх відповідність реальним потребам на місцях, що особливо важливо в умовах, коли місцеві громади та експерти можуть мати цінну інформацію про стан доріг та мостів, а також про потреби місцевого населення.

Механізми контролю за використанням бюджетних коштів та дотриманням законодавства у сфері дорожнього господарства також потребують вдосконалення. В умовах воєнного стану ризику корупції та неефективного використання ресурсів зростають, що може призводити до значних фінансових втрат та уповільнення темпів відновлення інфраструктури. Посилення контролю з боку громадськості та незалежних органів аудиту, а також забезпечення прозорості та відкритості інформації про використання бюджетних коштів є необхідними кроками для вирішення цієї проблеми.

Триваюча війна виявила як сильні сторони системи публічного управління розвитком дорожнього господарства України, такі як здатність до оперативного реагування на зміну ситуації, так і її вразливі місця, такі як недостатня координація та прозорість. Для підвищення ефективності публічного управління в умовах воєнного стану та післявоєнного відновлення необхідно:

1) Оптимізувати розподіл повноважень між центральними, регіональними та місцевими органами влади, а також військовими адміністраціями, з метою уникнення дублювання функцій та конфліктів компетенції.

2) Вдосконалити механізми координації та взаємодії між різними рівнями влади та зацікавленими сторонами, забезпечуючи ефективний обмін інформацією та створення єдиного центру прийняття рішень.

3) Спростити бюрократичні процедури та забезпечити оперативність прийняття рішень з урахуванням думки місцевих громад та експертів.

4) Посилити контроль за використанням бюджетних коштів та дотриманням законодавства, забезпечуючи прозорість та відкритість інформації про використання ресурсів.

5) Розробити та впровадити комплексні підходи до планування та реалізації заходів з відновлення дорожньої інфраструктури, враховуючи технічні, економічні, соціальні та екологічні аспекти.

Ці заходи дозволять створити більш ефективну та адаптивну систему публічного управління розвитком дорожнього господарства, здатну забезпечити стає функціонування інфраструктури в умовах воєнного стану та сприяти швидкому відновленню та розвитку дорожньої мережі у післявоєнний період.

Досвід країн, які пережили збройні конфлікти та успішно реалізували програми післявоєнної відбудови, надає Україні цінні уроки для формування ефективної стратегії публічного управління розвитком дорожнього господарства в умовах війни та подальшої реконструкції. Розглянемо ключові аспекти законодавчих рішень, інституційних механізмів та фінансових інструментів, що були застосовані в Грузії та Ізраїлі.

Після окупації/анексії Росією у 2008 р. частини грузинської території Грузія не зупинилася розвиватися демократичним шляхом і інтегруватися з Заходом: країна прийняла низку законів, спрямованих на відновлення та модернізацію дорожньої інфраструктури. Одним з ключових актів став Закон про автомобільні дороги, який встановив чіткі процедури та механізми відновлення доріг у надзвичайних ситуаціях, що дозволило швидко реагувати на руйнування, спричинені військовими діями [20]. Також у Грузії було створено Дорожній департамент, який відповідає за планування, будівництво та утримання доріг, забезпечуючи централізоване управління та координацію робіт. Важливим кроком стало впровадження електронної системи управління дорожніми активами, що дозволило підвищити ефективність управління та контролю за використанням ресурсів, а також мінімізувати корупційні ризики, забезпечуючи прозорість та підзвітність у використанні коштів. Уряд Грузії активно залучав міжнародну фінансову допомогу, зокрема кредити від Світового банку та Європейського інвестиційного банку. Це дозволило залучити значні інвестиції у відновлення та розвиток дорожньої інфраструктури. Крім того, було впроваджено систему дорожніх зборів, яка стала додатковим джерелом фінансування для утримання та модернізації доріг.

Ізраїль має розвинуту законодавчу базу у сфері дорожнього господарства, яка враховує специфіку постійної загрози збройних конфліктів [19]. Зокрема, існують закони, що регулюють будівництво та утримання доріг в умовах надзвичайних ситуацій, а також забезпечення безпеки дорожнього руху в прифронтових зонах. Це дозволяє забезпечити безперебійне функціонування дорожньої мережі навіть під час військових дій, забезпечуючи мобільність військ та гуманітарних вантажів. В Ізраїлі створено Національну дорожню компанію, яка відповідає за планування, будівництво та утримання доріг, забезпечуючи ефективне управління та координацію робіт. Важливу роль відіграють інженерні підрозділи армії, які здатні швидко відновлювати зруйновані дороги та мости, що забезпечує оперативне реагування на надзвичайні ситуації та мінімізує негативний вплив військових дій на транспортну інфраструктуру. Уряд Ізраїлю використовує різноманітні фінансові інстру-

менти для фінансування дорожнього господарства, включаючи державний бюджет, дорожні збори, концесії та міжнародну допомогу. Така диверсифікація джерел фінансування дозволяє забезпечити стабільне та надійне фінансування дорожньої галузі навіть в умовах економічної нестабільності та військових витрат.

Аналіз зарубіжного досвіду дозволяє виділити ключові напрями для вдосконалення управління розвитком дорожнього господарства України в умовах війни та післявоєнної відбудови. Необхідно адаптувати законодавство до умов воєнного стану та післявоєнного відновлення, розробивши спеціальні положення щодо публічного управління розвитком дорожнього господарства в умовах надзвичайних ситуацій, визначивши чіткі критерії пріоритетності відновлення доріг та механізми залучення міжнародної допомоги. Це включає в себе внесення змін до існуючих законів та підзаконних актів, а також розробку нових нормативних документів, що враховують специфіку воєнного часу та виклики післявоєнного відновлення.

Створення або реорганізація органів управління дорожнім господарством з урахуванням досвіду інших країн є важливим кроком. Це може включати створення централізованого органу управління з широкими повноваженнями щодо планування, фінансування та реалізації проектів з відновлення та розвитку дорожньої інфраструктури, а також забезпечення ефективної координації між різними рівнями влади та зацікавленими сторонами.

Висновки з даного дослідження і перспективи подальших досліджень. Аналіз чинного законодавства виявив низку прогалин, колізій та невідповідностей, що ускладнюють процес управління дорожнім господарством та гальмують його адаптацію до викликів воєнного часу. Для подолання цих проблем пропонується внести зміни до ключових законодавчих актів та підзаконних нормативно-правових актів, спрямованих на підвищення ефективності публічного управління розвитком дорожнього господарства, забезпечення прозорості та підзвітності, а також створення умов для швидкого відновлення пошкоджених доріг.

Пропозиції щодо внесення змін до чинного законодавства:

1. Закон України «Про автомобільні дороги»:

– Розширення компетенції органів місцевого самоврядування. Надати місцевим радам більше повноважень у сфері управління дорогами місцевого значення, дозволивши їм самостійно визначати пріоритетність ремонту та відбудови доріг, залучати додаткові джерела фінансування (наприклад, місцеві податки та збори, гранти, кредити), укладати договори з підрядними організаціями та контролювати якість виконання робіт. Це сприятиме децентралізації управління та врахуванню місцевих потреб та особливостей.

– Встановлення чітких критеріїв визначення пріоритетності ремонту та відбудови доріг. Розробити та затвердити єдину методику оцінки стану доріг та визначення їх пріоритетності, враховуючи не лише технічні параметри (рівність покриття, наявність пошкоджень), а й соціальну значущість (кількість населення, що користується дорогою, наявність соціальних об'єктів), економічну важливість (зв'язок з промисловими підприємствами, транспортними вузлами) та стратегічне значення (забезпечення зв'язку з прифронтовими територіями, евакуаційні маршрути). Це дозволить об'єктивно оцінювати потреби та спрямовувати ресурси на відновлення найбільш важливих доріг.

– Створення механізму оперативного реагування на пошкодження доріг. Запровадити спрощену процедуру прийняття рішень та виділення коштів на відновлення доріг, пошкоджених внаслідок бойових дій, з метою забезпечення їх швидкого відновлення та безперебійного функціонування транспортної системи. Це може включати створення спеціального фонду для оперативного фінансування робіт, визначення переліку організацій, які можуть виконувати роботи без проведення тендерів, та встановлення скорочених строків виконання робіт.

– Запровадження системи моніторингу та оцінки ефективності використання коштів. Створити прозорий та ефективний механізм контролю за використанням бюджетних коштів, виділених на дорожнє господарство, з метою запобігання корупції та неефективному використанню ресурсів. Це може включати створення незалежного органу аудиту, запровадження публікацію інформації про витрати на спеціальному веб-порталі.

2. Закон України «Про дорожній рух»:

– Посилення відповідальності за порушення правил дорожнього руху, що призводять до пошкодження доріг. Встановити більш суворі санкції за перевищення допустимих навантажень на вісь транспортного засобу (особливо для великовантажних автомобілів), перевищення швидкості руху (особливо на ділянках доріг з пошкодженим покриттям), та інші порушення, що спричиняють додаткові пошкодження дорожньої інфраструктури. Це може включати збільшення штрафів, позбавлення водійських прав, конфіскацію транспортних засобів.

– Встановлення спеціальних правил дорожнього руху в умовах воєнного стану. Розробити та впровадити нормативні акти, що регулюють особливості дорожнього руху в умовах воєнного стану, включаючи обмеження або заборону руху на окремих ділянках доріг (наприклад, поблизу лінії фронту, на мостах та інших стратегічних об'єктах), встановлення пріоритету для військової техніки та гуманітарних вантажів, запровадження спеціальних вимог щодо освітлення транспортних засобів.

3. Кодекс України про адміністративні правопорушення:

– Встановлення адміністративної відповідальності за невиконання або неналежне виконання посадових обов'язків посадовими особами органів влади у сфері дорожнього господарства. Запровадити систему штрафів та інших санкцій за порушення посадовими особами вимог законодавства щодо утримання та ремонту доріг, неналежного контролю за якістю виконання робіт, нецільового використання бюджетних коштів, приховування інформації про стан доріг тощо. Це сприятиме підвищенню відповідальності посадовців та запобіганню зловживанням.

– Посилення відповідальності за порушення правил будівництва та ремонту доріг. Встановити більш суворі санкції за використання неякісних матеріалів, порушення технологічних процесів, невиконання вимог проектної документації, самовільне будівництво або ремонт доріг тощо. Це спонукатиме підрядні організації дотримуватися вимог якості та забезпечить довговічність відновлених доріг.

4. Підзаконні акти:

– Розробка та затвердження методичних рекомендацій щодо планування, фінансування, будівництва та ремонту доріг в умовах воєнного стану. Забезпечити уніфікацію підходів до вирішення проблем дорожнього госпо-

дарства в умовах воєнного часу, розробити та впровадити єдині стандарти та норми для планування, фінансування, будівництва та ремонту доріг, враховуючи особливості воєнного стану та обмеженість ресурсів. Це допоможе оптимізувати процеси та підвищити ефективність використання коштів.

– Створення та ведення єдиної бази даних про стан доріг. Розробити та впровадити єдину інформаційну систему, що міститиме актуальну інформацію про стан доріг, обсяги та види виконаних робіт, витрачені кошти, результати моніторингу та контролю тощо. Це дозволить забезпечити прозорість та ефективність управління розвитком дорожнього господарства, а також оперативно реагувати на виклики та проблеми, приймати обґрунтовані рішення на основі актуальних даних.

Реалізація запропонованих змін сприятиме підвищенню ефективності публічного управління розвитком дорожнього господарства України в умовах воєнної агресії, забезпеченню швидкого відновлення пошкоджених доріг та підтримці їх належного стану, що є важливим фактором для забезпечення національної безпеки, економічного розвитку та соціальної стабільності країни.

Проведене дослідження виявило ключові проблеми та виклики у сфері нормативно-правового забезпечення публічного управління розвитком дорожнього господарства України в умовах воєнного стану та післявоєнної відбудови. Водночас, воно відкриває нові напрямки для подальшого наукового пошуку та вдосконалення державної політики у цій сфері.

Перспективними напрямами досліджень є: поглиблене вивчення зарубіжного досвіду (необхідно продовжити аналіз досвіду інших країн, які стикалися з викликами війни та післявоєнного відновлення дорожньої інфраструктури); оцінка ефективності реформ (важливо розробити та впровадити систему моніторингу та оцінки ефективності запропонованих змін до законодавства та механізмів публічного управління); комплексне дослідження впливу війни. Подальші дослідження у цій сфері мають важливе значення для забезпечення ефективного публічного управління розвитком дорожнього господарства України в умовах воєнного стану та післявоєнного відновлення, а також для формування науково обґрунтованої державної політики у цій сфері.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Бурик М. М. Проблеми правового забезпечення розвитку транспортної інфраструктури. *Публічне управління та митне адміністрування*, 2020. № 4 (27). С. 32–38. DOI: 10.32836/2310-9653-2020-4.6
2. Веремчук А. В. Нормативно-правове забезпечення державного регулювання у сфері будівництва, експлуатації та утримання об'єктів дорожнього господарства. *Публічне адміністрування: теорія та практика*. 2013. № 2. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Patp_2013_2_16
3. Деякі питання відновлення інфраструктури : Постанова Кабінету Міністрів України від 28 липня 2023 р. № 790. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/790-2023-%D0%BF#Text> (дата звернення: 04.02.2024).
4. Деякі питання підвищення обороноздатності держави на період воєнного стану в Україні : Постанова Кабінету Міністрів України від 29 грудня 2023 р. № 1415. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1415-2023-%D0%BF#Text> (дата звернення: 04.02.2024).
5. Деякі питання фінансування робіт з відновлення зруйнованого майна та інфраструктури : Постанова Кабінету Міністрів України від 29 липня 2022 р. № 879. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/879-2022-%D0%BF#Text> (дата звернення: 04.02.2024).
6. Дмитрієва О. Законодавче забезпечення розвитку транспортної інфраструктури. *Проблеми і перспективи розвитку підприємництва*. 2019. № 23. С. 31–42. DOI: 10.30977/PRV.2226-8820.2019.23.0.31

7. Іванченко В., Загорняк О. Стан та перспективи розвитку дорожньої інфраструктури в регіонах, які зазнали негативного впливу збройного конфлікту на сході України. *Дороги і мости*. 2021. № 24. С. 20–27. DOI: 10.36100/dorogimosti2021.24.020
8. Крихтіна Ю. О. Нормативно-правові засади розвитку транспортної галузі України: механізми формування та реалізації державної політики. *Вісник Національного університету цивільного захисту України. Серія : Державне управління*. 2019. № 2 (11). С. 525–532.
9. Легеца Є. О. Особливості правового регулювання зарубіжного досвіду публічного адміністрування у сфері дорожньої інфраструктури. *Європейські перспективи*. 2022. № 4. С. 192–197. DOI: 10.32782/EP.2022.4.26
10. Пархета В. Адміністративно-правове забезпечення функціонування сфери дорожньої інфраструктури в Україні та визначення перспектив його удосконалення. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2020. № 9. С. 256–259. DOI: 10.32782/2524-0374/2020-9/62
11. Перетятко А. Ю. Інституційно-правове забезпечення дорожнього будівництва та управління дорогами загального користування в УРСР та незалежній Україні. *Форум права*. 2015. № 1. С. 235–244. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/FP_index.htm_2015_1_40
12. Притоманов В., Мельник З., Шляхетко А. Будівництво та ремонт автомобільних доріг: зелена книга. Київ. 2020. 120 с.
13. Про автомобільні дороги : Закон України від 08.09.2005 р. № 2862-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2862-15#Text> (дата звернення: 04.07.2024).
14. Про введення воєнного стану в Україні : Указ Президента України від 24.02.2022 р. № 64/2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/64/2022#Text>
15. Про затвердження Положення про Державне агентство відновлення та розвитку інфраструктури України : Постанова Кабінету Міністрів України від 10 вересня 2014 р. № 439. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/439-2014-%D0%BF#Text>
16. Про правовий режим воєнного стану : Закон України від 12 травня 2015 року № 389-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/389-19#Text>
17. Про транспорт : Закон України від 10.11.1994 р. № 232/94-ВР. Дата оновлення : 04.07.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/232/94-%D0%B2%D1%80#Text>
18. Чечотка В. Д. Особливості функціонування публічного управління в Україні в умовах війни. *Вчені записки ТНУ імені В.І. Вернадського. Серія: Публічне управління та адміністрування*. Том 34 (73). № 5. 2023. С. 7–12. DOI: 10.32782/TNU-2663-6468/2023.5/02
19. Amidror Y. Israel's National Security Doctrine. The Jerusalem Institute for Strategy and Security. 18 July, 2021. URL: <https://jiss.org.il/en/amidror-israels-national-security-doctrine/>
20. Georgia Department of Transportation. URL: https://en.wikipedia.org/wiki/Georgia_Department_of_Transportation/

Стаття надійшла до редакції 30.02.2024 р.

Стаття рекомендована до друку 10.04.2024 р.

Тумокха А. Д.,

*Post-graduate Student of Economic Policy and Management Department,
Education and Research Institute of Public Administration, V. N. Karazin Kharkiv National University,
4, Svobody Sq., Kharkiv, 61022, Ukraine*

e-mail: anatoliy.tymokha@gmail.com

<https://orcid.org/0009-0006-3581-5471>

REGULATORY AND LEGAL PROVISION OF THE PUBLIC ADMINISTRATION OF THE DEVELOPMENT OF THE ROAD INDUSTRY OF UKRAINE

Abstract. The paper examines the transformation of regulatory and legal provision of public management of road development in Ukraine under the influence of military aggression and the need for post-war reconstruction. The inconsistency of the current legal framework with the challenges of wartime was revealed, in particular, in the field of coordination of actions of different levels of government, financial support, prioritization of infrastructure restoration and public involvement. Gaps and conflicts in the legal framework were identified, which prevent effective public management and reconstruction of the road network. The experience of Georgia and Israel in overcoming similar

challenges is analyzed, in particular, by adapting legislation, creating specialized management bodies, implementing electronic management systems and attracting international assistance. On the basis of the obtained results, scientifically based recommendations were developed for the improvement of regulatory and legal support and mechanisms of public management of the development of the road industry of Ukraine, aimed at increasing their efficiency, transparency and adaptability to modern challenges.

Keywords: public administration, transport, road management, road infrastructure, development, armed conflict, martial law, Ukraine's recovery.

REFERENCES

1. Buryk, M.M. (2020). Problems of legal support for the development of transport infrastructure. *Public Administration and Customs Administration*, 4 (27), 32–38. DOI: <https://doi.org/10.32836/2310-9653-2020-4.6> [in Ukrainian].
2. Veremchuk, A.V. (2013). Regulatory and legal support of state regulation in the field of construction, operation and maintenance of road facilities. *Public Administration: Theory and Practice*, 2. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Patp_2013_2_16 [in Ukrainian].
3. Cabinet of Ministers of Ukraine. (2023). Some issues of infrastructure restoration (Resolution No. 790). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/790-2023-%D0%BF#Text> [in Ukrainian].
4. Cabinet of Ministers of Ukraine. (2023). Some issues of increasing the state's defense capabilities during martial law in Ukraine (Resolution No. 1415). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1415-2023-%D0%BF#Text> [in Ukrainian].
5. Cabinet of Ministers of Ukraine. (2022). Some issues of financing the restoration of destroyed property and infrastructure (Resolution No. 879). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/879-2022-%D0%BF#Text> [in Ukrainian].
6. Dmytriieva, O. (2019). Legislative support for the development of transport infrastructure. *Problems and Prospects of Entrepreneurship Development*, 23, 31–42. DOI: <https://doi.org/10.30977/PPB.2226-8820.2019.23.0.31> [in Ukrainian].
7. Ivanchenko, V., & Zahorniak, O. (2021). State and prospects of road infrastructure development in regions affected by the armed conflict in eastern Ukraine. *Roads and Bridges*, 24, 20–27. DOI: <https://doi.org/10.36100/dorogimosti2021.24.020> [in Ukrainian].
8. Krykhtina, Y.O. (2019). Regulatory and legal foundations for the development of the transport industry in Ukraine: mechanisms for the formation and implementation of state policy. *Bulletin of the National University of Civil Defense of Ukraine. Series: Public Administration*, 2 (11), 525–532 [in Ukrainian].
9. Leheza, Y.O. (2022). Features of legal regulation of foreign experience in public administration in the field of road infrastructure. *European Perspectives*, 4, 192–197. DOI: <https://doi.org/10.32782/EP.2022.4.26> [in Ukrainian].
10. Parkheta, V. (2020). Administrative and legal support for the functioning of the road infrastructure sphere in Ukraine and determination of prospects for its improvement. *Legal Scientific Electronic Journal*, 9, 256–259. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2020-9/62> [in Ukrainian].
11. Peretiako, A.Y. (2015). Institutional and legal support for road construction and management of public roads in the Ukrainian SSR and independent Ukraine. *Law Forum*, 1, 235–244. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/FP_index.htm_2015_1_40 [in Ukrainian].
12. Prytomanov, V., Melnyk, Z., & Shliakhetko, A. (2020). Construction and repair of roads: green book. Kyiv [in Ukrainian].
13. Law of Ukraine on Automobile Roads. (2005). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2862-15#Text> [in Ukrainian].
14. Presidential Decree on the Introduction of Martial Law in Ukraine. (2022). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/64/2022#Text> [in Ukrainian].
15. Cabinet of Ministers of Ukraine. (2014). On approval of the Regulation on the State Agency for Restoration and Development of Infrastructure of Ukraine (Resolution No. 439). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/439-2014-%D0%BF#Text> [in Ukrainian].
16. Law of Ukraine on the Legal Regime of Martial Law. (2015). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/389-19#Text> [in Ukrainian].
17. Law of Ukraine on Transport. (1994). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/232/94-%D0%B2%D1%80#Text> [in Ukrainian].

18. Chechotka, V.D. (2023). Features of the functioning of public administration in Ukraine under war conditions. *Scientific Notes of V.I. Vernadsky TNU. Series: Public Administration*, 34 (73) (5), 7–12. DOI: <https://doi.org/10.32782/TNU-2663-6468/2023.5/02> [in Ukrainian].

19. Amidror, Y. (2021, July 18). Israel's national security doctrine. *The Jerusalem Institute for Strategy and Security*. URL: <https://jiss.org.il/en/amidror-israels-national-security-doctrine/>

20. Georgia Department of Transportation. (n.d.). *Wikipedia*. URL: https://en.wikipedia.org/wiki/Georgia_Department_of_Transportation

The article was received by the editors 30.02.2024.

The article is recommended for printing 10.04.2024.