

РЕГІОНАЛЬНЕ ТА ГАЛУЗЕВЕ УПРАВЛІННЯ

DOI: <https://doi.org/10.26565/1992-2337-2024-1-11>

УДК 35.08:656.0:625.71.8

Латинін Микола Анатолійович,

*доктор наук з державного управління, професор,
завідувач закладу вищої освіти кафедри економічної політики
навчально-наукового інституту “Інститут державного управління”*

Харківського національного університету імені В. Н. Каразіна,

майдан Свободи, 4, м. Харків, 61022, Україна

e-mail: m.a.latynin@gmail.com <https://orcid.org/0000-0002-7917-4518>

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>

ОРГАНІЗАЦІЙНО-ФУНКЦІОНАЛЬНІ ЗАСАДИ МЕХАНІЗМІВ ПУБЛІЧНОГО УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ ДОРОЖНЬОГО ГОСПОДАРСТВА

Анотація Досліджено організаційно-функціональних засад механізмів публічного управління розвитком дорожнього господарства України. Актуальність теми зумовлена стратегічним значенням якісної дорожньої інфраструктури, особливо в контексті повоєнної відбудови та євроінтеграції. Проаналізовано сучасний стан досліджуваної проблеми, виявлено ключові системні недоліки існуючої моделі управління, такі як фрагментарність підходів, недостатня координація та обмежене залучення громадськості. Дослідження проведено з використанням міждисциплінарного підходу та комплексу методів, включаючи аналіз наукової літератури, нормативно-правових актів, статистичних даних та моделювання. У статті детально розглянуто структурно-функціональні особливості публічного управління розвитком дорожнього господарства на центральному, регіональному та місцевому рівнях, а також роль недержавних акторів у цьому процесі.

Як цитувати: Латинін М. А., Тимоха А. Д. Організаційно-функціональні засади механізмів публічного управління розвитком дорожнього господарства. *Державне будівництво*. 2024. № 1 (35). С. 150–165. DOI: <https://doi.org/10.26565/1992-2337-2024-1-11>

In cites: Latynin, M.A., Tymokha, A.D. (2024). Organizational and functional fundamentals of public administration mechanisms of road development. *State Formation*, no. 1 (35), 150–165. DOI: <https://doi.org/10.26565/1992-2337-2024-1-11> [in Ukrainian].

© Латинін М. А., Тимоха А. Д., 2024



[This is an open access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution License 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/)

На основі проведеного дослідження сформульовано науково обґрунтовані рекомендації щодо оптимізації інституційної структури управління, які включають заходи з децентралізації, спрощення структури органів управління, посилення механізмів координації та контролю, активізації залучення громадськості та підвищення кваліфікації кадрів.

Ключові слова: *публічне управління, механізми публічного управління, дорожнє господарство, організаційно-функціональні засади, децентралізація, інституційна оптимізація, громадська участь, органи місцевого самоврядування, комунальні підприємства, громадський контроль.*

Постановка проблеми. Актуальність дослідження організаційно-функціональних засад механізмів публічного управління розвитком дорожнього господарства України зумовлена стратегічною роллю якісної дорожньої інфраструктури у забезпеченні економічного зростання, соціального добробуту та підвищення конкурентоспроможності країни. В умовах повоєнної відбудови та євроінтеграційних процесів, розвиток дорожнього господарства набуває особливої ваги, оскільки ефективна логістика, транспортна доступність та розвиток туризму є ключовими факторами успішної відбудови та інтеграції.

Проблема дослідження полягає у виявленні та аналізі системних недоліків існуючої системи публічного управління розвитком дорожнього господарства, що перешкоджають її ефективному функціонуванню. Серед ключових проблем можна виділити: фрагментарність підходів до вирішення проблем (відсутність комплексного бачення та стратегічного планування призводить до непослідовності та неефективності у реалізації проектів розвитку дорожньої інфраструктури); недостатня координація між рівнями управління (центральні та місцеві органи влади, а також інші зацікавлені сторони, не завжди ефективно взаємодіють, що ускладнює узгодження дій та досягнення спільних цілей); обмежене залучення громадськості (відсутність ефективних механізмів участі громадян у процесах прийняття рішень щодо розвитку дорожньої інфраструктури знижує рівень довіри до органів влади та може призводити до соціальних конфліктів).

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Аналіз останніх досліджень та публікацій засвідчує значну увагу наукової спільноти до проблематики публічного управління розвитком дорожнього господарства. Зокрема, дослідження Бурика М. М. [1] виявили системні недоліки у діяльності суб'єктів управління дорожньо-транспортною інфраструктурою України, пов'язані з недостатньою координацією та контролем, що перешкоджають ефективному виконанню ними своїх функцій. Однак, дослідження не пропонує конкретних механізмів та інструментів, що можуть бути використані для підвищення ефективності координації та контролю, що є важливим аспектом для подальшого вивчення.

Веремчук А. [2] зосередився на аналізі структури та функцій органів влади у сфері дорожнього господарства, пропонуючи шляхи їх реформування з метою оптимізації управлінських процесів та підвищення ефективності. Проте, дослідження не враховує сучасні виклики та зміни в законодавстві, що

впливають на функціонування цих органів, та не пропонує конкретних механізмів впровадження запропонованих реформ.

Задоя В. О. [3] дослідив організаційно-економічні аспекти повоєнного відновлення транспортної інфраструктури, підкреслюючи важливість комплексного підходу, залучення громад та використання сучасних технологій для забезпечення сталого розвитку. Автор акцентує увагу на необхідності адекватного збору та аналізу даних, прозорості та відповідальності у використанні ресурсів. Водночас, подальшого дослідження потребують питання розробки конкретних механізмів та інструментів забезпечення прозорості та відповідальності у використанні ресурсів, а також врахування специфіки публічного управління в умовах повоєнного відновлення.

Лілеєв М. О. [4; 5] здійснив ґрунтовний аналіз інституційних викликів публічного управління дорожнім будівництвом, висвітлюючи правові, фінансові, технологічні аспекти та питання міжвідомчої координації. Автор ідентифікував ключові проблеми галузі, серед яких корупція та необхідність адаптації законодавства, підкресливши важливість ефективної комунікації, стратегічного планування та спільного прийняття рішень. Дослідження Лілеєва М. О. створює підґрунтя для подальшого вивчення питань впровадження інноваційних технологій та механізмів активного залучення громадськості до процесів прийняття рішень, що є перспективними напрямками оптимізації ефективності та прозорості публічного управління у сфері дорожнього будівництва.

Дослідження Лозинської Т. М. [6] та Перетятка А. Ю. [10] виявили ключові проблеми державного управління дорожнім господарством України, зокрема надмірну централізацію та обмежене залучення місцевих органів влади. Автори запропонували шляхи модернізації системи, включаючи децентралізацію, державно-приватне партнерство та посилення громадського контролю. Перетятко А. Ю. [9] також проаналізував історичний контекст формування системи, сприяючи розумінню її поточного стану та перспектив розвитку. Важливими напрямками для подальших досліджень є вивчення міжнародного досвіду децентралізації управління дорожнім господарством та аналіз ефективності державно-приватного партнерства в цій сфері, що сприятиме виробленню ефективних рішень для розвитку дорожнього господарства України.

Пархета В. І. [7; 8] проаналізувала суб'єкти публічного адміністрування та запропонував напрямки оптимізації їх діяльності у сфері дорожньої інфраструктури України, враховуючи досвід ЄС. Зокрема, автор дослідила впровадження концесійних механізмів, створення підрозділів контролю та громадський контроль за витратами. Вона підкреслила важливість реформування системи, врахування міжнародного досвіду та залучення громадськості. Разом з тим подальшого дослідження потребують питання конкретних механізмів впровадження концесій та громадського контролю, а також особливості публічного управління за умов обмежених ресурсів.

Таким чином, незважаючи на значну кількість досліджень, комплексний аналіз організаційно-функціональних засад механізмів публічного управління розвитком дорожнього господарства з урахуванням сучасних викликів та перспектив залишається недостатньо вивченим. Зокрема, потребують подальшого дослідження питання взаємодії різних рівнів публічного управління, ефективності використання його інструментів, а також впливу інституційних факторів на розвиток дорожнього господарства в умовах децентралізації та обмежених фінансових ресурсів.

Мета статті полягає у дослідженні організаційно-функціональних засад механізмів публічного управління розвитком дорожнього господарства України та розробці науково обґрунтованих рекомендацій щодо їх удосконалення в умовах сучасних викликів.

Застосована методологія і методи. У дослідженні організаційно-функціональних засад механізмів публічного управління розвитком дорожнього господарства України застосовано міждисциплінарну методологію, що поєднує інструменти інституційного, системного та порівняльного аналізу. Така методологічна основа дозволяє всебічно дослідити проблему, враховуючи різні її аспекти та рівні прояву. Інституційний аналіз дозволяє дослідити роль та функції різних акторів (державних органів, місцевого самоврядування, громадських організацій) у процесі публічного управління, виявити формальні та неформальні правила, що впливають на їх діяльність, а також визначити інституційні бар'єри та можливості. Системний підхід забезпечує цілісне розуміння дорожнього господарства як складної соціально-економічної системи та дозволяє дослідити взаємодію між її елементами, а також вплив зовнішніх та внутрішніх факторів на функціонування системи.

Для досягнення мети дослідження використано такі методи: аналіз наукової літератури та нормативно-правових актів (систематичний огляд наукових праць та законодавчих актів дозволив дослідити теоретичні основи публічного управління та виявити прогалини у наукових знаннях); аналіз статистичних даних (дослідження статистичної інформації щодо стану дорожнього господарства України забезпечило емпіричну основу для аналізу та оцінки ефективності механізмів публічного управління); моделювання (розробка моделі організаційно-функціональних засад механізмів публічного управління сприяла формулюванню науково обґрунтованих рекомендацій).

Застосування комплексу цих методів дозволяє здійснити комплексне та системне дослідження організаційно-функціональних засад механізмів публічного управління розвитком дорожнього господарства України, виявити проблемні аспекти та запропонувати науково обґрунтовані рекомендації щодо їх вирішення, що сприятиме підвищенню ефективності публічного управління, забезпеченню сталого розвитку галузі та підвищенню якості життя населення.

Виклад основного матеріалу. Організаційно-функціональне забезпечення публічного управління розвитком дорожнього господарства України є

багаторівневою та складною системою, що включає різноманітні державні органи та установи на центральному, регіональному та місцевому рівнях. Кожен з цих рівнів відіграє свою роль у формуванні та реалізації державної політики, забезпеченні фінансування, плануванні, будівництві, реконструкції, ремонті, утриманні та експлуатації дорожньої інфраструктури, а також у контролі за якістю та безпекою дорожнього руху. Проте, аналіз цієї структури виявляє низку проблем, що перешкоджають ефективному функціонуванню системи та вимагають впровадження змін.

На центральному рівні ключову роль відіграє Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України (далі – Мінінфраструктури) [15], яке відповідає за формування та імплементацію державної політики, стратегічне планування та нормативно-правове регулювання [22; 12] у сфері дорожнього господарства. Його функції надзвичайно широкі, починаючи від розробки законодавчих актів та нормативних документів, закінчуючи визначенням пріоритетних напрямків розвитку дорожньої інфраструктури [20] та координацією дій інших органів управління. Проте, існують виклики, пов'язані з ефективністю координації та комунікації між міністерством та іншими стейкхолдерами, а також з впливом політичних факторів на прийняття рішень, що потребують ретельного аналізу та пошуку шляхів їх вирішення.

Державне агентство відновлення та розвитку інфраструктури України (Агентство відновлення (в минулому Укравтодор)) [14], підпорядковане Мінінфраструктури, є основним виконавчим органом у сфері управління автомобільними дорогами загального користування. Його функції включають планування, будівництво, реконструкцію, ремонт та утримання доріг, а також забезпечення їх технічного стану та безпеки руху [15]. Ефективність діяльності Агентства відновлення визначається його здатністю реалізовувати державну політику, забезпечувати належний стан дорожньої мережі, впроваджувати інноваційні технології та матеріали, а також ефективно використовувати бюджетні кошти. Проте, оцінка спроможності Агентства відновлення виконувати ці завдання потребує детального аналізу його діяльності, включаючи розгляд фінансових, організаційних та технологічних аспектів.

До формування та реалізації політики у сфері дорожнього господарства долучаються також інші центральні органи виконавчої влади. Міністерство фінансів України [17] відіграє важливу роль у забезпеченні фінансування дорожнього господарства через Державний дорожній фонд [13], розробці механізмів фінансування та контролі за їх використанням. Міністерство економіки України [11] формує економічну політику, враховуючи вплив дорожнього господарства на економічний розвиток країни. Міністерство розвитку громад та територій України, та інфраструктури України здійснює координацію діяльності різних органів у сфері розвитку інфраструктури, включаючи дорожню, та забезпечує реалізацію державної політики на регіональному рівні [15]. Важливим аспектом є дослідження механізмів координації між цими органами, адже ефективна взаємодія між ними є

запорукою успішної реалізації державної політики у сфері дорожнього господарства.

Спеціалізовані державні установи, такі як Державна служба з безпеки на транспорті [16] та АТ "ДАК "Автомобільні дороги України" [22] та інші, виконують важливі функції у забезпеченні безпеки дорожнього руху, контролі за якістю доріг та залученні інвестицій, сприяючи підвищенню ефективності та безпеки дорожнього господарства. Проте, діяльність державних органів у сфері дорожнього господарства стикається з низкою викликів. Серед них можна виділити бюрократизацію, корупційні ризики, недостатню координацію між різними органами та рівнями управління, а також дублювання функцій. Ці проблеми негативно впливають на ефективність публічного управління, призводять до нераціонального використання ресурсів та затягування процесів прийняття та реалізації рішень.

Для подолання цих проблем необхідні комплексні заходи, зокрема оптимізація інституційної структури, підвищення прозорості та підзвітності органів влади, посилення контролю за використанням бюджетних коштів, впровадження сучасних технологій управління та забезпечення ефективної взаємодії між усіма учасниками процесу управління дорожнім господарством.

Обласні державні адміністрації (ОДА) [19] відіграють центральну роль у формуванні та реалізації політики розвитку дорожнього господарства на регіональному рівні в Україні. Як провідні органи виконавчої влади на регіональному рівні, вони несуть відповідальність за адаптацію національних стратегій та програм розвитку до специфіки кожного регіону, враховуючи його географічне положення, економічний потенціал та соціальні особливості. Це включає розробку регіональних програм розвитку дорожньої інфраструктури, визначення пріоритетних напрямків інвестицій, а також контроль за виконанням робіт на дорогах регіонального та місцевого значення.

Однією з ключових функцій ОДА є координація дій районних державних адміністрацій та органів місцевого самоврядування у сфері дорожнього господарства [19]. Забезпечуючи узгодженість дій та єдиний підхід, ОДА сприяють ефективному вирішенню проблем та реалізації проектів розвитку дорожньої інфраструктури на місцевому рівні. Вони також відіграють важливу роль у наданні методичної та консультативної підтримки місцевим органам влади, допомагаючи їм у розробці та впровадженні ефективних рішень, що відповідають потребам та особливостям кожної територіальної громади.

Крім того, ОДА здійснюють контроль за цільовим та ефективним використанням бюджетних коштів, що виділяються на розвиток та утримання дорожньої інфраструктури на регіональному рівні [19]. Це включає проведення перевірок, аналіз фінансової звітності та вжиття заходів для усунення виявлених порушень. Такий контроль є важливим інструментом забезпечення прозорості та підзвітності у використанні бюджетних коштів, а також запобігання корупції та зловживанням.

ОДА також відповідають за контроль якості виконання дорожніх робіт, забезпечуючи дотримання державних стандартів та технічних норм, а також здійснюють контроль за якістю матеріалів та виробів, що використовуються у дорожньому будівництві. Це сприяє підвищенню безпеки та довговічності дорожньої інфраструктури, а також забезпечує ефективне використання коштів.

Обласні державні адміністрації відіграють важливу роль у вирішенні регіональних проблем дорожнього господарства, таких як недостатнє фінансування, незадовільний стан доріг, відсутність транспортного сполучення між населеними пунктами та небезпечні ділянки доріг. Вони розробляють та реалізують регіональні програми та проекти, спрямовані на вирішення цих проблем, залучають інвестиції та співпрацюють з центральними органами влади та місцевим самоврядуванням для забезпечення комплексного та системного підходу до розвитку дорожньої інфраструктури.

Ефективність діяльності обласних державних адміністрацій у сфері дорожнього господарства залежить від низки факторів, включаючи рівень фінансування, кадровий потенціал, якість взаємодії з центральними та місцевими органами влади, а також рівень залучення громадськості до процесів прийняття рішень. Проте, незважаючи на значні повноваження та відповідальність, ОДА стикаються з рядом викликів, таких як обмеженість фінансових ресурсів, недостатня кваліфікація кадрів та недостатній рівень розвитку механізмів громадської участі. Подолання цих викликів потребує подальшого вдосконалення інституційної спроможності ОДА, підвищення рівня їх фінансової автономії та розширення можливостей для залучення громадськості до процесів прийняття рішень.

Децентралізація влади в Україні надала органам місцевого самоврядування (ОМС) значну роль у публічному управлінні розвитком дорожнього господарства [18]. Законодавство покладає на них відповідальність за будівництво, реконструкцію, ремонт та утримання доріг місцевого значення, що є критично важливим для забезпечення транспортної доступності та розвитку територіальних громад. Децентралізація не лише розширила повноваження ОМС у сфері управління дорожнім господарством, а й надала їм більшу фінансову автономію, відкриваючи нові можливості для розвитку місцевої інфраструктури.

Проте, реалізація цих можливостей стикається з рядом викликів. Обмеженість фінансових ресурсів місцевих бюджетів, особливо в умовах економічних труднощів та повоєнної відбудови, є одним з основних бар'єрів для ефективного управління дорожнім господарством. Недостатній інституційний потенціал та брак кваліфікованих кадрів у багатьох ОМС також ускладнюють процес планування, реалізації та контролю за дорожніми проектами. Крім того, відсутність належного досвіду та знань у сфері управління дорожнім господарством може призводити до прийняття неефективних рішень та нераціонального використання ресурсів.

Для подолання цих викликів необхідно вжити комплексних заходів, спрямованих на зміцнення фінансової та інституційної спроможності ОМС. Одним з можливих шляхів є надання цільової державної підтримки у вигляді субвенцій, грантів та інших фінансових інструментів, що дозволить ОМС реалізовувати масштабні інфраструктурні проекти та підвищувати якість місцевих доріг. Важливим є також розвиток інституційного потенціалу ОМС через розробку та впровадження програм підвищення кваліфікації для працівників, залучення експертів та консультантів, а також створення платформ для обміну досвідом між різними громадами.

Створення сприятливих умов для залучення інвестицій у дорожнє господарство є ще одним важливим напрямом розвитку. Це може включати розробку та впровадження інвестиційних програм та проектів, спрощення процедур отримання дозволів та ліцензій, а також створення механізмів державно-приватного партнерства, що дозволить залучити додаткові фінансові ресурси та експертизу приватного сектору.

Розвиток механізмів участі громадськості у прийнятті рішень на місцевому рівні є невід'ємною складовою ефективного публічного управління дорожнім господарством. Залучення громадян до процесів планування, реалізації та контролю за дорожніми проектами сприятиме врахуванню їхніх потреб та інтересів, підвищенню прозорості та підзвітності органів влади, а також більш ефективному використанню наявних ресурсів. Це може включати проведення громадських слухань, консультацій, опитувань, створення громадських рад при органах місцевого самоврядування, а також використання електронних платформ для збору пропозицій та скарг від громадян.

Комунальні підприємства (КП), як установи підпорядковані органам місцевого самоврядування, відіграють важливу роль у забезпеченні експлуатації та утримання місцевих доріг [18]. Вони відповідають за поточний ремонт, прибирання, зимове утримання та організацію дорожнього руху. Проте, багато КП стикаються з проблемами фінансової нестабільності, недостатньої матеріально-технічної бази та низької ефективності управління, що негативно впливає на якість їх послуг.

Для підвищення ефективності діяльності КП необхідно забезпечити їм стабільне та достатнє фінансування. Це може включати збільшення бюджетних асигнувань на утримання доріг, запровадження платного проїзду на окремих ділянках доріг місцевого значення, а також залучення інвестицій через механізми державно-приватного партнерства. Модернізація техніки та обладнання, впровадження сучасних технологій управління та підвищення кваліфікації персоналу також є важливими чинниками підвищення ефективності роботи КП. Застосування новітніх технологій, таких як автоматизовані системи моніторингу стану доріг, інтелектуальні транспортні системи та використання альтернативних джерел енергії, дозволить оптимізувати процеси утримання та експлуатації доріг, підвищити їх безпеку та довговічність, а також зменшити негативний вплив на довкілля.

Таким чином, місцевий рівень відіграє ключову роль у розвитку та утриманні дорожньої інфраструктури в Україні. Зміцнення фінансової та інституційної спроможності органів місцевого самоврядування, підвищення ефективності діяльності комунальних підприємств, активне залучення громадськості до процесів прийняття рішень та впровадження інноваційних технологій є важливими чинниками успішного розвитку дорожнього господарства на місцевому рівні та забезпечення сталого розвитку дорожньої інфраструктури в Україні.

Недержавні актори відіграють важливу роль у забезпеченні ефективного публічного управління розвитком дорожнього господарства України, доповнюючи та підсилюючи функції державних інституцій. Громадські організації, виступаючи адвокатами інтересів громадян, здійснюють громадський контроль та беруть участь у розробці та реалізації проектів, сприяючи підвищенню прозорості та підзвітності публічного управління. Їх внесок підтверджується успішними кейсами моніторингу якості дорожніх робіт, проведення громадських експертиз та організації публічних консультацій.

Бізнес-структури, зокрема підрядні організації та інвестори, є ключовими партнерами держави у реалізації інфраструктурних проектів, забезпечуючи фінансування, будівництво, утримання доріг та впровадження інноваційних технологій. Синергія державно-приватного партнерства, заснована на принципах прозорості та взаємної вигоди, стимулює залучення інвестицій та прискорює розвиток дорожньої інфраструктури.

Наукові установи здійснюють науково-технічну підтримку [21], проводять дослідження, розробляють інноваційні технології та матеріали, надаючи експертні оцінки та рекомендації, що сприяють підвищенню ефективності управління дорожнім господарством. Міжнародні організації, такі як Світовий банк, Європейський інвестиційний банк та Європейська комісія, надають фінансову та технічну допомогу, сприяють впровадженню європейських стандартів та здійснюють моніторинг реформ, відіграючи важливу роль у модернізації галузі.

Ефективність публічного управління дорожнім господарством значною мірою залежить від якості взаємодії державних органів, місцевого самоврядування, громадських організацій та бізнес-структур. Громадські слухання, консультації, партнерські проекти та інші форми діалогу сприяють врахуванню інтересів усіх зацікавлених сторін та підвищенню якості прийнятих рішень. Удосконалення цих механізмів, забезпечення їх прозорості та ефективності, є невід'ємною умовою сталого розвитку дорожнього господарства України.

Висновки з даного дослідження і перспективи подальших досліджень. Оптимізація інституційної структури управління дорожнім господарством України є важливим кроком на шляху до підвищення ефективності, прозорості та підзвітності цієї сфери, що має стратегічне значення для економічного розвитку та соціального добробуту країни. Аналіз існуючої системи виявив

низку проблем, серед яких дублювання функцій, нечіткий розподіл відповідальності, недостатня координація та обмежені ресурси. Для вирішення цих питань пропонується комплексний підхід, що включає децентралізацію, спрощення та оптимізацію структури, посилення координації та контролю, залучення громадськості та підвищення кваліфікації кадрів.

Передача частини повноважень та ресурсів від центральних органів влади до регіональних та місцевих, з урахуванням принципу субсидіарності, дозволить підвищити ефективність управління. Місцеві органи влади, маючи краще розуміння потреб своїх територій, зможуть швидше та ефективніше реагувати на них, приймаючи рішення, що відповідають місцевій специфіці та потребам громад. Наприклад, вони зможуть самостійно визначати пріоритети розвитку дорожньої інфраструктури, обирати оптимальні технології та матеріали, а також контролювати якість виконання робіт. Це сприятиме підвищенню оперативності та гнучкості управління, а також врахуванню місцевих особливостей та потреб.

Однак, децентралізація вимагає забезпечення фінансової спроможності місцевих бюджетів, оскільки без достатніх ресурсів місцеві органи влади не зможуть ефективно виконувати свої нові повноваження. Для цього необхідно розробити та впровадити ефективні механізми фінансування дорожнього господарства на місцевому рівні, такі як збільшення відрахувань від податків, створення місцевих дорожніх фондів та залучення інвестицій. Крім того, важливо визначити оптимальний розподіл повноважень між різними рівнями управління (центральним, регіональним, місцевим), враховуючи їх компетенцію та можливості. Це дозволить уникнути дублювання функцій та забезпечити більш ефективну взаємодію між різними рівнями управління, спираючись на досвід інших країн та найкращі світові практики.

Разом з тим враховуючи значення дорожнього господарства для функціонування держави необхідно забезпечити баланс між централізацією і децентралізацією публічного управління розвитком дорожнього господарства України. Тому для підвищення ефективності та координації пропонується об'єднати функції Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України, Державного агентства відновлення та розвитку інфраструктури України та інших відомств, які наразі займаються питаннями дорожнього господарства, в межах єдиної структури. Це дозволить уникнути дублювання функцій, забезпечити централізоване формування та реалізацію державної політики, стратегічне планування, координацію, фінансування, будівництво, ремонт, утримання та контроль дорожньої інфраструктури. Цей централізований орган буде нести повну відповідальність за стан дорожньої мережі країни та її розвиток.

У свою чергу формування регіональних підрозділів центрального органу з питань дорожнього господарства, дозволять здійснювати координацію та методичну підтримку обласних державних адміністрацій, а також здійснювати моніторинг та контролювати реалізацією державної політики на місцях.

Це забезпечить єдність підходів та стандартів у всій країні, а також підвищить ефективність взаємодії між центральним та регіональним рівнями управління. Регіональні підрозділи також можуть займатися збором та аналізом даних про стан дорожньої інфраструктури в регіоні, що дозволить центральному органу приймати більш обґрунтовані рішення щодо розподілу фінансування та пріоритетів розвитку.

Впровадження сучасних методів управління, таких як управління на основі результатів, проектний менеджмент та електронний документообіг, також сприятиме підвищенню ефективності, прозорості та підзвітності органів управління. Управління на основі результатів дозволить зосередити увагу на досягненні конкретних цілей та показників ефективності, а не на формальному виконанні планів. Проектний менеджмент забезпечить ефективне управління ресурсами та термінами виконання проектів, а електронний документообіг скоротить час на обробку документів та зменшить корупційні ризики.

Розробка та впровадження ефективних механізмів координації між різними рівнями та органами управління, включаючи створення координаційних рад, робочих груп та спільних інформаційних систем, є важливим кроком для забезпечення узгодженості дій та уникнення непорозумінь та конфліктів інтересів. Це особливо важливо в умовах децентралізації, коли зростає роль місцевих органів влади у сфері дорожнього господарства. Посилення контрольних функцій через внутрішній аудит, зовнішній контроль з боку незалежних органів та громадський контроль дозволить виявити та усунути порушення, підвищити відповідальність посадових осіб та забезпечити ефективне використання бюджетних коштів.

Активне залучення громадськості до процесів прийняття рішень та контролю за діяльністю органів управління є важливим чинником підвищення довіри до влади та забезпечення ефективності державної політики. Розробка та впровадження механізмів участі громадян, таких як громадські слухання, консультації, опитування та створення громадських рад, дозволить врахувати інтереси та потреби громадян, підвищити рівень їх залученості та забезпечити більш ефективне використання ресурсів. Забезпечення доступу громадськості до інформації про діяльність органів управління та використання бюджетних коштів сприятиме підвищенню прозорості та підзвітності органів влади.

Розробка та реалізація програм підвищення кваліфікації працівників органів управління дорожнім господарством з урахуванням сучасних вимог та європейських стандартів є необхідною умовою для забезпечення професійного рівня працівників та їх відповідності сучасним викликам. Залучення експертів та консультантів для надання методичної та практичної допомоги, а також створення системи безперервного професійного розвитку працівників, що включатиме навчання, стажування та обмін досвідом з колегами з інших країн, сприятиме впровадженню інноваційних підходів до управління та підвищенню ефективності роботи органів управління.

Реалізація цих пропозицій дозволить створити більш ефективну, прозору та підзвітну систему публічного управління розвитком дорожнього господарства України, що, у свою чергу, забезпечить сталий розвиток дорожньої інфраструктури та економічне зростання країни.

Подальші дослідження у сфері публічного управління розвитком дорожнього господарства України мають зосередитися на поглибленому аналізі ключових аспектів, таких як механізми децентралізації, використання інструментів публічного управління та вплив інституційних факторів. Важливим напрямом також є дослідження ролі громадськості, оптимізація використання фінансових ресурсів, вивчення впливу інноваційних технологій та порівняльний аналіз міжнародного досвіду. Це сприятиме розробці комплексних та ефективних стратегій для покращення стану дорожньої інфраструктури, забезпечення сталого розвитку галузі та підвищення якості життя громадян.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Бурик М. М. Аналіз діяльності суб'єктів управління в сфері розвитку дорожньо-транспортної інфраструктури в Україні. *Інвестиції: практика та досвід*. 2020. № 15–16. С. 168–172. DOI: <http://doi.org/0000A0001A8939A1324>
2. Веремчук А. Реформування системи державного управління виробничою інфраструктурою (мостового та дорожнього будівництва). *Актуальні проблеми державного управління*. 2013. № 4. С. 37–42.
3. Задоя В. О. Організаційно-економічні аспекти повоєнного відновлення і розбудови транспортної інфраструктури України. *АГРОСВІТ*. 2024. № 5. С. 123–129. DOI: <http://doi.org/10.32702/2306-6792.2024.5.123>
4. Лілеєв М. О. Інституційні виклики у публічному управлінні дорожнім будівництвом. *Право та державне управління*. № 4. 2021. С. 164–169. DOI: <http://10.32782/pdu.2021.4.23>
5. Лілеєв М. О. Підходи до міждержавної координації у проектах будівництва доріг і автострад. *Публічне управління і адміністрування в Україні*. 2023. Вип. 35. С. 148–152. DOI: <http://doi.org/10.32782/pma2663-5240-2023.35.28>
6. Лозинська Т. М., Захаров В. М. Удосконалення системи державного управління дорожнім господарством України. *Держава та регіони. Серія : Державне управління*. 2011. № 2. С. 122–124.
7. Пархета В. І. Система органів публічного адміністрування в сфері дорожньої інфраструктури в Україні та шляхи її оптимізації. *Держава та регіони. Серія : Право*. 2022. № 1. С. 53–58. DOI: <http://doi.org/10.32840/1813-338X-2022.1.9> URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/drp_2022_1_11
8. Пархета В. І. Суб'єкти публічного адміністрування та напрямки удосконалення публічного адміністрування у сфері дорожньої інфраструктури в Україні. *Верховенство права: доктрина і практика в умовах сучасних світових викликів: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Дніпро, 25 лютого 2021 р.)*. Дніпро : ДДУВС, 2021. С. 218–221.
9. Перетяцько 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 (дата звернення: 15.04.2024).

10. Перетятко А. Ю. Система державного управління дорогами загального користування в Україні: проблеми функціонування і перспективи модернізації. *Зміна парадигми правового регулювання житлово-комунального сектору економіки України за часів її незалежності: інтернет-конференція ХНУМГ ім. О.М.Бекетова*. Харків. 2016. С. 139–142.

11. Положення про Міністерство економіки України : Постанова Кабінету Міністрів України від 20 серпня 2014 р. № 459. від 20 серпня 2014 р. № 459. URL: Дата оновлення: 28.12.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/459-2014-%D0%BF#n10> (дата звернення: 15.04.2024).

12. Про автомобільні дороги : Закон України від 08.09.2005 р. № 2862-IV. Дата оновлення: 19.12.2021. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2862-15#Text> (дата звернення: 15.04.2024).

13. Про джерела фінансування дорожнього господарства України : Закон України від 18 вересня 1991 року № 1562-XII. Дата оновлення: 06.05.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1562-12#Text> (дата звернення: 15.04.2024).

14. Про затвердження Положення про Державне агентство відновлення та розвитку інфраструктури України : Постанова Кабінету Міністрів України від 10 вересня 2014 р. № 439. Дата оновлення: 08.03.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/439-2014-%D0%BF#Text> (дата звернення: 15.07.2024).

15. Про затвердження Положення про Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України : Постанова Кабінету Міністрів України від 30 червня 2015 р. № 460 № 439. Дата оновлення: 20.04.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/460-2015-%D0%BF#Text> (дата звернення: 15.04.2024).

16. Про затвердження Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті : Постанова Кабінету Міністрів України від від 11 лютого 2015 р. № 103. Дата оновлення: 20.06.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/103-2015-%D0%BF#Text> (дата звернення: 15.04.2024).

17. Про затвердження Положення про Міністерство фінансів України : Постанова Кабінету Міністрів України від 20 серпня 2014 р. № 375. Дата оновлення: 04.10.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/375-2014-%D0%BF#Text> (дата звернення: 15.04.2024).

18. Про місцеве самоврядування в Україні : Закон України від 21 травня 1997 року № 280/97-ВР. Дата оновлення: 01.07.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/280/97-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення: 15.04.2024).

19. Про місцеві державні адміністрації : Закон України від 9 квітня 1999 року № 586-XIV. Дата оновлення: 27.06.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/586-14#Text> (дата звернення: 15.04.2024).

20. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р. Дата оновлення: 03.05.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text> (дата звернення: 15.04.2024).

21. Про транспорт : Закон України від 10.11.1994 р. № 232/94-ВР. Дата оновлення: 28.04.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/232/94-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення: 15.04.2024).

22. Про утворення відкритого акціонерного товариства "Державна акціонерна компанія "Автомобільні дороги України" : Постанова Кабінету Міністрів України від 28 лютого 2002 р. № 221. Дата оновлення: 15.12.2016. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/221-2002-%D0%BF#Text> (дата звернення: 15.04.2024).

Стаття надійшла до редакції 12.03.2024 р.

Стаття рекомендована до друку 19.04.2024 р.

Latynin M. A.,

Doctor of Public Administration, Full Professor,

Head the Economic Policy and Management Department,

Educational and Scientific Institute «Institute of Public Administration»,

V. N. Karazin Kharkiv National University,

4 Svobody Sq., Kharkiv, 61022, Ukraine

e-mail: m.a.latynin@gmail.com <https://orcid.org/0000-0002-7917-4518>

Tymokha A. D.,

postgraduate student of Economic Policy and Management Departmen,

Educational and Scientific Institute «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>

ORGANIZATIONAL AND FUNCTIONAL FUNDAMENTALS OF PUBLIC ADMINISTRATION MECHANISMS OF ROAD DEVELOPMENT

Annotation. The article is devoted to the study of the organizational and functional principles of the mechanisms of public management of the development of the road industry in Ukraine. The topicality of the topic is due to the strategic importance of high-quality road infrastructure, especially in the context of post-war reconstruction and European integration. The article analyzes the current state of the researched problem, reveals key systemic shortcomings of the existing management model, such as fragmented approaches, insufficient coordination, and limited public involvement. The research was conducted using an interdisciplinary approach and a set of methods, including the analysis of scientific literature, regulatory and legal acts, statistical data and modeling. The article examines in detail the structural and functional features of public management of road development at the central, regional and local levels, as well as the role of non-state actors in this process.

On the basis of the conducted research, scientifically based recommendations for optimizing the institutional structure of management were formulated, which include measures for decentralization, simplification of the structure of management bodies, strengthening of coordination and control mechanisms, activation of public involvement and improvement of personnel qualifications.

Keywords: *public administration, mechanisms of public administration, road management, organizational and functional principles, decentralization, institutional optimization, public participation, local self-government bodies, communal enterprises, public control.*

REFERENCES

1. Buryk, M.M. (2020). Analysis of the activities of management entities in the field of road and transport infrastructure development in Ukraine. *Investments: practice and experience*, no. 15–16. 168–172. DOI: <http://doi.org/0000A0001A8939A1324> [in Ukrainian].
2. Veremchuk, A. (2013). Reforming the system of state management of production infrastructure (bridge and road construction). *Actual problems of public administration*, no. 4, 37–42. [in Ukrainian].
3. Zadoya, V.O. (2024). Organizational and economic aspects of the post-war recovery and development of the transport infrastructure of Ukraine. *AGROSVIT*, no. 5, 123–129. DOI: <http://doi.org/10.32702/2306-6792.2024.5.123> [in Ukrainian].
4. Lileev, M.O. (2021). Institutional challenges in public management of road construction. *Law and public administration*, no. 4, 164–169. DOI: <http://10.32782/pdu.2021.4.23> [in Ukrainian].
5. Lileev, M.O. (2023). Approaches to intergovernmental coordination in road and freeway construction projects. *Public management and administration in Ukraine*, is. 35. 148–152. DOI: <http://doi.org/10.32782/pma2663-5240-2023.35.28> [in Ukrainian].

6. Lozynska, T.M., Zakharov, V.M. (2011). Improvement of the system of state management of road management of Ukraine. *State and regions. Series: State management, no. 2, 122–124*. [in Ukrainian].

7. Parkheta, V.I. (2022). The system of public administration bodies in the field of road infrastructure in Ukraine and ways of its optimization. *State and regions. Series: Law, no. 1, 53–58*. DOI: <http://doi.org/10.32840/1813-338X-2022.1.9> URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/drp_2022_1_11 [in Ukrainian].

8. Parkheta, V.I. (2021). Subjects of public administration and directions for improvement of public administration in the field of road infrastructure in Ukraine. *The rule of law: doctrine and practice in the conditions of modern world challenges: materials of the International. science and practice conf. (Dnipro, February 25, 2021), 218–221*. Dnipro: DDUVS. [in Ukrainian].

9. Peretyatko, A.Yu. (2015). Institutional and legal provision of road construction and management of public roads in the Ukrainian SSR and independent Ukraine. *Law forum, no. 1, 235–244*. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/FP_index.htm_2015_1_40 (access date: 15.04.2024). [in Ukrainian].

10. Peretyatko, A.Yu. (2016). System of state management of public roads in Ukraine: problems of functioning and prospects for modernization. Kharkiv. *139–142*. [in Ukrainian].

11. Regulations on the Ministry of Economy of Ukraine: Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine dated August 20, 2014 No. 459. dated August 20, 2014 No. 459. Update date: 12/28/2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/459-2014-%D0%BF#n10> (date of application: 15.04.2024).

12. On highways: Law of Ukraine dated September 8, 2005 No. 2862-IV. Update date: 12/19/2021. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2862-15#Text> (date of application: 15.04.2024).

13. On sources of financing of the road industry of Ukraine: Law of Ukraine dated September 18, 1991 No. 1562-XII. Date of update: 06.05.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1562-12#Text> (date of application: 15.04.2024).

14. On the approval of the Regulation on the State Agency for Reconstruction and Development of the Infrastructure of Ukraine: Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine of September 10, 2014 No. 439. Date of update: 03/08/2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/439-2014-%D0%BF#Text> (date of application: 15.04.2024).

15. On the approval of the Regulation on the Ministry of Development of Communities, Territories and Infrastructure of Ukraine: Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine dated June 30, 2015 No. 460 No. 439. Date of update: 06.20.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/460-2015-%D0%BF#Text> (date of application: 15.04.2024).

16. On the approval of the Regulations on the State Service of Ukraine for Transport Safety: Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine dated February 11, 2015 No. 103. Date of update: 06/20/2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/103-2015-%D0%BF#Text> (date of application: 15.04.2024).

17. On the approval of the Regulations on the Ministry of Finance of Ukraine: Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine dated August 20, 2014 No. 375. Date of update: 04.10.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/375-2014-%D0%BF#Text> (date of application: 15.04.2024).

18. On local self-government in Ukraine: Law of Ukraine dated May 21, 1997 No. 280/97-VR. Date of update: 07/01/2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/280/97-%D0%B2%D1%80#Text> (date of application: 15.04.2024).

19. On local state administrations: Law of Ukraine dated April 9, 1999 No. 586-XIV. Date of update: 27.06.2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/586-14#Text> (date of application: 15.04.2024).

20. On the approval of the National Transport Strategy of Ukraine for the period until 2030: Decree of the Cabinet of Ministers of Ukraine dated May 30, 2018 No. 430. Date of update: 05/03/2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text> (date of application: 15.04.2024).

21. On transport: Law of Ukraine dated November 10, 1994 No. 232/94-VR. Date of update: 05/28/2024. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/232/94-%D0%B2%D1%80#Text> (date of application: 04/15/2024).

22. On the formation of the open joint-stock company "State joint-stock company "Automobile roads of Ukraine": Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine of February 28, 2002. No. 221. Date of update: 15.12.2016. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/221-2002-%D0%BF#Text> (access date: 04/15/2024).

The article was received by the editors 12.03.2024.

The article is recommended for printing 19.04.2024.

