

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
ORCID ID: <https://orcid.org/0009-0006-3581-5471>
e-mail: anatoliy.tymokha@gmail.com

ВПЛИВ АДМІНІСТРАТИВНО-ТЕРИТОРІАЛЬНОЇ РЕФОРМИ НА МЕХАНІЗМИ ПУБЛІЧНОГО УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ ДОРОЖНЬОГО ГОСПОДАРСТВА УКРАЇНИ

Анотація. У статті досліджено вплив адміністративно-територіальної реформи на трансформацію механізмів публічного управління розвитком дорожнього господарства України. Актуальність зумовлена необхідністю модернізації дорожньої інфраструктури в контексті євроінтеграційних прагнень та повоєнної відбудови, а також децентралізацією влади, що спричинила суттєві зміни в системі управління галуззю.

Проведено аналіз наукових праць, присвячених публічному управлінню розвитком дорожнього господарства, виявлено недостатню дослідженість комплексного впливу адміністративно-територіальної реформи на функціонування галузі.

Метою статті є виявлення та аналіз змін у механізмах публічного управління розвитком дорожнього господарства під впливом децентралізації, а також розробка науково обґрунтованих рекомендацій щодо їх вдосконалення.

Застосовано інтегрований підхід, що поєднує методологічні засади публічного управління та адміністрування, регіональної економіки, а також методи синтезу, абстрагування, узагальнення, системного, інституційного та порівняльного аналізу.

Встановлено, що адміністративно-територіальна реформа спричинила перерозподіл повноважень між центральними та місцевими органами влади у сфері дорожнього господарства, активізувала роль громад у процесах управління, створила умови для впровадження інноваційних підходів, але водночас виявила низку проблем, пов'язаних із недостатньою інституційною спроможністю деяких ОТГ, ризиками поглиблення регіональної диспропорції та труднощами координації між різними рівнями влади.

Запропоновано рекомендації щодо підвищення інституційної спроможності ОТГ, вдосконалення механізмів координації та забезпечення активної участі громадськості в управлінні розвитком дорожнього господарства.

Ключові слова: публічне управління, механізми публічного управління, транспорт, розвиток, дорожнє господарство, дорожня інфраструктура, адміністративно-територіальна реформа.

Як цитувати: Тимоха А. Д. Вплив адміністративно-територіальної реформи на механізми публічного управління розвитком дорожнього господарства України. *Теорія та практика державного управління*, 2024. Вип. 2 (79). С. 377–391. <http://doi.org/10.26565/1727-6667-2024-2-19>

Вступ. Актуальність дослідження трансформації публічного управління розвитком дорожнього господарства під впливом адміністративно-територіальної реформи в Україні зумовлена низкою взаємопов'язаних чинників, що мають важливе значення для соціально-економічного розвитку країни, особливо в умовах воєнних дій та повоєнної відбудови.

По-перше, дорожня інфраструктура є критично важливою для забезпечення сталого економічного зростання країни, підвищення конкурентоспроможності та інвестиційної привабливості українських підприємств. Якісні дороги сприяють розвитку торгівлі, логістики, туризму, а також покращують доступність населення до освіти, охорони здоров'я та інших соціальних послуг. В Україні, де стан дорожньої мережі потребує значного покращення, модернізація та ефективне публічне управління розвитком дорожнього господарства є невідкладним завданням, особливо в контексті євроінтеграційних прагнень та повоєнної відбудови.

По-друге, адміністративно-територіальна реформа в Україні призвела до суттєвих змін у системі публічного управління, особливо у сфері розвитку дорожнього господарства. Децентралізація влади потребує переосмислення та адаптації механізмів публічного управління, забезпечення ефективної координації між різними рівнями влади та оптимізації використання бюджетних коштів.

Дослідження трансформації публічного управління розвитком дорожнього господарства під впливом адміністративно-територіальної реформи має теоретичну та практичну значущість. Воно спрямоване на виявлення ключових тенденцій, проблем та перспектив розвитку галузі, а також на розробку науково обґрунтованих рекомендацій щодо вдосконалення механізмів публічного управління в нових інституційних умовах. Результати дослідження можуть бути використані органами державної влади та місцевого самоврядування для підвищення ефективності публічного управління дорожнім господарством, забезпечення його сталого розвитку та підвищення якості життя населення.

Огляд літератури. Сучасний стан досліджень у сфері дорожнього господарства та публічного управління його розвитком в Україні характеризується зростаючою увагою до впливу адміністративно-територіальної реформи на функціонування галузі. Аналіз наукових праць вітчизняних авторів, пов'язаних з децентралізацією управління дорожньою галуззю, виявляє певні прогалини, що потребують подальшого дослідження.

Важливе значення має робота Басько А. С. та Дяченко П. В. [1], де аналізується організаційно-функціональне забезпечення управління дорожнім господарством, результати реформ та вплив військової агресії на інфраструктурні проекти. Задоя В.О. та Притика Є.В. [3] досліджують проблему повоєнного відновлення, акцентуючи увагу на комплексному підході та ролі місцевих громад. Однак, обидва дослідження не розглядають вплив адміністративно-територі-

альної реформи на механізми публічного управління дорожньою галуззю, зокрема на ефективність координації дій між різними рівнями влади.

Іванченко В. О. та Загорняк О. В. [4] досліджують актуальну проблему стану дорожньої інфраструктури на сході України та перспективи її розвитку в умовах збройного конфлікту. Автори вказують на негативний вплив бойових дій та необхідність відновлення доріг. Мельник В. І. [5] у своїй статті досліджує [5] важливі аспекти фінансування дорожнього господарства України в умовах децентралізації, аналізуючи джерела формування та використання коштів Державного дорожнього фонду. Важливо дослідити, як децентралізація вплинула на розподіл відповідальності, фінансування, планування та реалізацію дорожніх проектів у східних регіонах.

У роботі Назаркевича О.Б. [6] аналізується механізм управління дорожнім господарством в умовах децентралізації (фінансування, розподіл коштів та зміни в системі управління). Проте, дослідження обмежене аналізом першого етапу реформи та зосереджене на Львівській області. Серьогіна Н. В. [13] у своїй роботі аналізує стан автодорожньої інфраструктури України та її вплив на економічний розвиток, досліджуючи ключові показники стану дорожньої галузі та порівнюючи їх з європейськими. Треба зазначити, що обидві роботи не досліджують вплив децентралізації на розподіл повноважень та фінансових ресурсів між різними рівнями влади, а також врахування наступних етапів реформи та її вплив на інші регіони України.

Солоннікова І. М. [14] у своєму дослідженні розглядає проблеми утримання дорожньої інфраструктури на місцевому рівні, аналізує нормативно-правову базу та пропонує комплекс заходів для її вдосконалення. Шарлея Р. та Каспрук І. [15] у методичному посібнику розглядають широкий спектр питань децентралізації, включаючи оптимізацію публічних послуг та управління комунальним майном. Проте, ці дослідження не дають повної картини впливу адміністративно-територіальної реформи на систему публічного управління розвитком дорожнього господарства, зокрема на такі аспекти, як фінансування, планування та утримання доріг.

У посібнику «Буквар доріг майбутнього» [2], призначеному для практиків органів місцевого самоврядування, подано комплексний огляд процесів планування, фінансування, будівництва та експлуатації комунальних доріг в умовах децентралізації. Хоча автори детально розглядають практичні аспекти управління дорожньою інфраструктурою на місцевому рівні, їх аналіз обмежується переважно дескриптивним підходом і не заглиблюється в інституційні зміни, спричинені реформою.

Дослідження Ханссон [18], адресоване фахівцям у сфері транспортної політики, пропонує ґрунтовний огляд еволюції концепції управління в цій галузі та висвітлює її ключові аспекти. Незважаючи на детальний аналіз теоретичних засад управління в транспортній сфері, авторка концентрується на загальних тенденціях, не приділяючи достатньої уваги специфіці управління дорожнім господарством в умовах децентралізації, що є фокусом даного дослідження.

Таким чином, незважаючи на наявність низки досліджень, присвячених впливу адміністративно-територіальної реформи на дорожнє господарство, багато з них розглядають лише окремі аспекти проблеми, не охоплюючи комп-

лексно всі механізми публічного управління розвитком галузі. Враховуючи це, дана стаття має на меті заповнити цю прогалину, шляхом комплексного аналізу впливу реформи на планування, фінансування, контроль у сфері дорожнього господарства України, з огляду на регіональні особливості та повоєнні виклики.

Мета статті. Метою статті є комплексний аналіз впливу адміністративно-територіальної реформи на механізми публічного управління розвитком дорожнього господарства України, спрямований на розробку науково обґрунтованих рекомендацій щодо їх вдосконалення та забезпечення ефективного і сталого розвитку галузі в умовах децентралізації.

Методологія дослідження. Дослідження впливу адміністративно-територіальної реформи на механізми публічного управління розвитком дорожнього господарства України спирається на інтегрований підхід, що поєднує методологічні засади публічного адміністрування, регіональної економіки та теорії управління. Це дозволяє розглянути складні взаємозв'язки між процесами децентралізації, трансформацією системи управління та розвитком дорожньої інфраструктури в їх взаємообумовленості.

В процесі дослідження застосовано комплекс взаємодоповнюючих методів наукового пізнання:

– Системний аналіз, що дозволяє розглядати публічне управління розвитком дорожнього господарства як цілісну, багаторівневу систему, ідентифікуючи взаємозв'язки та взаємозалежності між її складовими (органи влади, нормативно-правова база, фінансові механізми). Застосування методу синтезу в рамках системного підходу дало змогу інтегрувати різнорідні дані про інституційні зміни, фінансові механізми, залучення громадськості та інші аспекти в цілісне уявлення про вплив реформи на галузь. Це сприяло розумінню комплексного характеру трансформаційних процесів.

– Інституційний аналіз, спрямований на дослідження ролі та функцій акторів, залучених до процесу управління розвитком дорожнього господарства (органи державної влади та місцевого самоврядування, громадські організації, приватний сектор) та виявлення змін в їх діяльності в результаті реформи. Використання методу абстрагування дозволило виокремити суттєві характеристики цих інституцій та їх функцій, абстрагуючись від несуттєвих деталей, і сфокусуватись на аналізі ключових змін, зумовлених реформою.

Порівняльний метод, що використовується для зіставлення механізмів публічного управління розвитком дорожнього господарства до та після проведення адміністративно-територіальної реформи. Завдяки порівняльному аналізу, з залученням методу узагальнення, встановлено загальні тенденції та закономірності впливу реформи на управління галуззю в різних регіонах України, що дає змогу сформулювати обґрунтовані висновки та рекомендації.

Застосування цього комплексу методів забезпечує всебічний, об'єктивний та науково обґрунтований аналіз впливу адміністративно-територіальної реформи на механізми публічного управління розвитком дорожнього господарства України, що формує підґрунтя для розробки практичних рекомендацій щодо їх вдосконалення.

Виклад основного матеріалу та результати дослідження. Адміністративно-територіальна реформа в Україні є комплексним процесом трансформації системи публічного управління, спрямованим на децентралізацію влади, підвищення ефективності управління та наближення послуг до громадян. Її принципи, етапність впровадження та цільові орієнтири тісно пов'язані з історичним контекстом, соціально-економічними та політичними передумовами розвитку країни. Генезис реформи сягає корінням у період здобуття Україною незалежності, коли постала необхідність реформування застарілої централізованої системи управління, успадкованої від радянської епохи. Соціально-економічні та політичні передумови реформи включають прагнення до демократизації та розширення участі громадян у прийнятті рішень, необхідність підвищення ефективності та прозорості публічного управління, потребу у зміцненні місцевого самоврядування та наближенні послуг до населення, а також невідповідність існуючої системи управління вимогам сучасної економіки та європейським стандартам.

Адміністративно-територіальна реформа в Україні призвела до значних інституційних змін на місцевому рівні. Ці зміни регламентуються низкою законодавчих актів, серед яких ключовими є Закон України «Про місцеве самоврядування в Україні» [10], Закон України «Про місцеві державні адміністрації» [11] та Закон України «Про добровільне об'єднання територіальних громад» [9].

Проведена реформа суттєво вплинула на органи місцевого самоврядування, змінила роль місцевих державних адміністрацій та оптимізувала процес надання адміністративних послуг населенню. Одним з ключових аспектів реформи стало створення об'єднаних територіальних громад (ОТГ), що закріплено Законом України «Про внесення змін до деяких законів України щодо визначення територій та адміністративних центрів територіальних громад адміністрації» [8]. ОТГ стали основними одиницями місцевого самоврядування, кожна з яких має власну раду як представницький орган та виконавчий комітет, що відповідає за реалізацію рішень ради. Завдяки реформі ОТГ отримали ширші повноваження у різних сферах, таких як освіта, охорона здоров'я, культура, соціальний захист, благоустрій, містобудування та розвиток інфраструктури. Подібно до французького досвіду, описаного Соле-Пом'є [20], в Україні також спостерігається посилення ролі місцевих громад в управлінні дорожнім господарством, що потребує розвитку їх інституційної спроможності та експертної підтримки. Компетенція рад та їх виконавчих органів чітко визначена законодавством і охоплює питання місцевого значення, які громада вирішує самостійно.

Роль та функції місцевих державних адміністрацій (МДА) також зазнали змін, що відображено у Законі України «Про місцеві державні адміністрації» [11]. В умовах децентралізації МДА втратили частину контрольних функцій щодо ОТГ та зосередилися на виконанні державних завдань і координації діяльності місцевих органів влади. Пріоритети МДА змістилися в бік забезпечення законності, дотримання прав громадян та реалізації державної політики на місцях. Важливою складовою діяльності МДА стала співпраця з ОТГ, надання їм методичної та консультативної допомоги.

Реформа позитивно вплинула на процес надання адміністративних послуг населенню, зробивши його більш якісним та доступним. Створення центрів надання адміністративних послуг (ЦНАП) дозволило громадянам отримувати широкий спектр послуг за принципом «єдиного вікна», спрощуючи процедури та економлячи час. Розвиток електронного урядування та впровадження електронних сервісів надали можливість отримувати послуги онлайн, без необхідності відвідувати державні установи.

Інституційні трансформації на місцевому рівні, підкріплені такими законодавчими актами, як Постанова Верховної Ради України «Про утворення та ліквідацію районів» [12] та Постанова Кабінету Міністрів України «Про визначення адміністративних центрів та затвердження територій територіальних громад Харківської області» [7], сприяють підвищенню ефективності публічного управління, наближенню влади до громадян та створенню сприятливих умов для розвитку територій.

В умовах трансформації системи публічного управління України передача повноважень на місця постає не просто як адміністративна реформа, а як фундаментальний принцип, що пронизує всі сфери публічного управління, включаючи сферу розвитку дорожнього господарства. Децентралізація виступає рушійною силою розвитку, що забезпечує не тільки підвищення ефективності функціонування системи управління, а й досягнення цілей сталого соціально-економічного розвитку. Органи місцевого самоврядування отримали розширені повноваження щодо управління дорожньою інфраструктурою, що супроводжується відповідним зростанням відповідальності. До їхньої компетенції належить 230 тис. км доріг у межах населених пунктів. Крім того, з 1 січня 2018 року до сфери управління обласних державних адміністрацій передано 123 тис. км автомобільних доріг місцевого значення поза межами населених пунктів [2].

Теоретичне обґрунтування децентралізації як каталізатора розвитку дорожнього господарства спирається на низку концептуальних положень:

– Принцип субсидіарності – делегування повноважень на той рівень управління, який є найближчим до громадян і найкраще здатний врахувати їхні потреби та забезпечити ефективне вирішення проблем. В контексті дорожнього господарства це означає передачу відповідальності за розвиток дорожньої інфраструктури на рівень об'єднаних територіальних громад (ОТГ), які найкраще обізнані з локальною специфікою та пріоритетами розвитку.

– Теорія суспільного вибору – підкреслює важливість конкуренції між різними рівнями влади та залучення громадян до процесу прийняття рішень. В умовах децентралізації ОТГ отримують можливість конкурувати між собою за інвестиції, впроваджувати інноваційні підходи та демонструвати кращі результати в розвитку дорожньої інфраструктури, що стимулює загальний прогрес у галузі.

– Концепція «good governance» – акцентує увагу на таких принципах управління, як прозорість, підзвітність, ефективність та участь громадськості. реалізації цих принципів у сфері дорожнього господарства, забезпечуючи відкритість інформації, громадський контроль та залучення громадян до процесів планування та реалізації проектів.

Серед ключових принципів публічного управління розвитком дорожнього господарства, що тісно корелюють з децентралізацією, слід виділити ефективність, сталість, інноваційність та партисипативність (залучення громадськості).

Ефективність в контексті публічного управління розвитком дорожнього господарства імплікує здатність системи до оптимального використання ресурсів, своєчасного реагування на виклики та задоволення потреб громадян. Децентралізація, делегуючи значну частину повноважень на рівень ОТГ, сприяє підвищенню ефективності за рахунок *наближення процесу прийняття рішень до місцевого рівня* (ОТГ, володіючи детальною інформацією про локальні потреби та особливості, здатні оперативніше визначати пріоритети розвитку дорожньої інфраструктури та ефективніше розподіляти ресурси); *підвищення гнучкості та адаптивності системи* (децентралізована система управління здатна швидше реагувати на зміни в соціально-економічному середовищі, адаптувати стратегії розвитку та впроваджувати необхідні корективи у плани); *стимулювання конкуренції між ОТГ* (децентралізація створює умови для конкуренції між громадами за інвестиції, що спонукає їх до пошуку ефективніших рішень та підвищення якості управління розвитком дорожнього господарства). Однак, важливо враховувати, що децентралізація може призвести до дисбалансу між загальнонаціональними та локальними інтересами. Бондемарк та ін. [17] виявили, що планувальники інфраструктури надають більше значення загальним вигодам від проектів, ніж громадськості, яка більше зосереджена на рівномірному розподілі цих вигод. Це дослідження перегується з проблематикою даної статті, де розглядається вплив адміністративно-територіальної реформи на управління дорожнім господарством України, яке має враховувати як загальнонаціональні, так і локальні інтереси.

Сталість розвитку дорожнього господарства передбачає таку організацію управлінських процесів, яка забезпечує збалансоване задоволення потреб сучасного покоління без завдання шкоди майбутнім поколінням. Децентралізація сприяє сталості за рахунок *врахування довгострокових перспектив* (ОТГ, плануючи розвиток дорожньої інфраструктури, зобов'язані враховувати не лише поточні потреби, а й довгострокові цілі сталого розвитку території); *інтеграції екологічних аспектів* (децентралізація сприяє врахуванню екологічних факторів при прийнятті рішень щодо розвитку дорожньої інфраструктури, запобігаючи негативному впливу на довкілля та сприяючи збереженню природних ресурсів); *забезпечення соціальної справедливості* (децентралізація дозволяє враховувати соціальні аспекти розвитку дорожнього господарства, забезпечуючи рівний доступ громадян до транспортної інфраструктури та соціальних послуг).

Інноваційність в управлінні розвитком дорожнього господарства є необхідною умовою для підвищення конкурентоспроможності галузі та адаптації до сучасних викликів. Децентралізація стимулює інноваційність шляхом: *створення умов для експериментування та впровадження нових технологій* (ОТГ отримують більше свободи у виборі технологічних рішень для розвитку дорожньої інфраструктури, що стимулює пошук та впровадження інновацій); *залучення інвестицій в інноваційні проекти* (децентралізація розширює можливості ОТГ щодо залучення інвестицій в інноваційні проекти розвитку дорожнього господарства, включаючи держав-

но-приватне партнерство та інші форми співпраці); *обміну досвідом та кращими практиками* (децентралізація сприяє обміну досвідом та кращими практиками між ОТГ в сфері впровадження інновацій в дорожньому господарстві).

Партисипативність (залучення громадськості) є важливим елементом демократичного публічного управління розвитком дорожнього господарства. Децентралізація посилює партисипативність за рахунок: *забезпечення прозорості процесів прийняття рішень* (ОТГ зобов'язані забезпечувати відкритість інформації про планування, фінансування та реалізацію проектів розвитку дорожньої інфраструктури); *створення механізмів для консультацій з громадськістю* (громади залучаються до обговорення планів розвитку дорожнього господарства через громадські слухання, консультації, опитування та інші форми діалогу); *залучення громадян до контролю за використанням ресурсів* (децентралізація надає громадянам інструменти для контролю за діяльністю ОТГ в сфері дорожнього господарства, що сприяє підвищенню підзвітності та прозорості управління). При цьому, як зазначають Пінські та Маккарті [19], важливим аспектом ефективної комунікації з громадськістю є проведення інформаційно-роз'яснювальної роботи в місцях їх звичного перебування, що сприятиме підвищенню обізнаності та активності мешканців щодо питань розвитку дорожнього господарства.

Отже, децентралізація тісно пов'язана з ключовими принципами публічного управління розвитком дорожнього господарства. Вона створює інституційні передумови для підвищення ефективності, забезпечення сталості, стимулювання інновацій та розширення громадської участі, що в сукупності сприяє модернізації галузі та досягненню цілей соціально-економічного розвитку.

Адміністративно-територіальна реформа в Україні, яка включає в себе децентралізацію влади, призвела до суттєвих змін у механізмах публічного управління розвитком дорожнього господарства. Ефективність цих оновлених механізмів залежить від співдії різних факторів, які формують складну і динамічну систему управління в цій галузі.

Одним із найважливіших факторів є інституційна спроможність органів місцевого самоврядування. Від того, наскільки ефективно ОТГ можуть планувати, фінансувати та реалізовувати проекти розвитку дорожньої інфраструктури, залежить загальний успіх реформи в цій сфері. А ця здатність, у свою чергу, визначається наявністю кваліфікованих кадрів, чіткої організаційної структури та достатніх ресурсів у ОТГ. Необхідно також забезпечити належне фінансове підґрунтя для розвитку дорожнього господарства. Обсяг коштів, який ОТГ можуть мобілізувати з різних джерел – місцевих бюджетів, державних субвенцій, інвестицій тощо, – прямо впливає на масштаб і темпи розвитку дорожньої мережі.

Ефективність управління значною мірою визначається і якістю нормативно-правової бази. Чітке й однозначне законодавство у сфері дорожнього господарства допомагає уникнути неоднозначностей та мінімізувати корупційні ризики. Важливе значення має також ефективна координація та взаємодія між різними рівнями влади – центральними органами, ОТГ та районними адміністраціями. Злагоджена співпраця і обмін інформацією між ними забезпечують узгодженість дій та допомагають уникнути дублювання функцій чи конфліктів.

Звісно, не можна ігнорувати і зовнішні фактори, які також впливають на розвиток дорожнього господарства. Це і загальний стан економіки, і рівень технологічного розвитку, і екологічні вимоги, і геополітична ситуація. Всі ці фактори можуть як позитивно, так і негативно впливати на ефективність управління в цій сфері. Комплексний аналіз і врахування всіх зазначених факторів є критично важливими для успішного функціонування оновлених механізмів публічного управління розвитком дорожнього господарства. Це допоможе забезпечити сталий розвиток галузі, покращити стан дорожньої інфраструктури та задовольнити потреби громадян у безпечному та комфортному пересуванні.

Реформа децентралізації в Україні має не лише теоретичне підґрунтя, а й значні практичні імплікації для публічного управління розвитком дорожнього господарства. Адміністративно-територіальна реформа призвела до значного перерозподілу повноважень між центральними та місцевими органами влади у сфері управління дорожнім господарством. Зокрема, об'єднані територіальні громади (ОТГ) отримали більше автономії у прийнятті рішень щодо розвитку місцевої дорожньої інфраструктури. Боффа Ф. та Йозі А. [16] стверджують, що непряме державне втручання часто є кращим за пряме. Це може бути актуальним і для України, оскільки децентралізація призвела до змін у балансі між прямим та непрямим втручанням держави. Наприклад, держава може використовувати фінансові стимули та регуляторні механізми для стимулювання ОТГ до ефективного управління, замість прямого контролю та втручання в їх діяльність. Ключовим аспектом цього перерозподілу є передача значної частини відповідальності за планування, фінансування та реалізацію проектів розвитку інфраструктури на рівень ОТГ.

Це дозволяє *враховувати локальні потреби та пріоритети* (ОТГ, знаходячись ближче до громадян, краще розуміють їхні потреби щодо розвитку дорожньої інфраструктури та можуть ефективніше планувати та реалізовувати відповідні проекти); *підвищити оперативність прийняття рішень* (децентралізація усуває зайві бюрократичні процедури та дозволяє ОТГ швидше реагувати на виклики та приймати рішення щодо розвитку дорожньої мережі); *забезпечити більш ефективне використання ресурсів* (ОТГ мають можливість оптимізувати витрати на розвиток дорожнього господарства та залучати додаткові джерела фінансування, що сприяє більш раціональному використанню коштів).

Завдяки децентралізації зростає роль громад у процесах управління розвитком дорожнього господарства. Це проявляється в *участі у плануванні та прийнятті рішень* (ОТГ залучають громадян до обговорення планів розвитку дорожньої інфраструктури, що дозволяє враховувати їхні потреби та пропозиції); *громадському контролі за реалізацією проектів* (громадяни мають можливість контролювати хід реалізації проектів розвитку дорожнього господарства та звертатися до місцевої влади з питаннями та пропозиціями); *залученні громадських організацій до співпраці* (співпраця з громадськими організаціями – важливий аспект децентралізації в сфері розвитку дорожнього господарства, що сприяє підвищенню прозорості та підзвітності управління).

Отже, практичні аспекти децентралізації в управлінні розвитком дорожнього господарства свідчать про її важливу роль у модернізації галузі та підви-

щенні її ефективності. Перерозподіл повноважень, фінансова децентралізація та активізація ролі громад створюють сприятливі умови для сталого розвитку дорожньої інфраструктури та підвищення якості життя громадян.

Вплив на публічне управління розвитком дорожнього господарства має як позитивні, так і негативні аспекти, що потребують детального аналізу для формування ефективної стратегії розвитку галузі.

Реформа сприяла підвищенню ефективності використання ресурсів, оскільки наблизила процес прийняття рішень до місцевого рівня. Об'єднані територіальні громади (ОТГ), отримавши більше свободи у розпорядженні бюджетними коштами, змогли пріоритизувати проекти розвитку дорожньої інфраструктури з урахуванням локальних потреб та залучати додаткові джерела фінансування. Реформа також активізувала роль громад у процесах управління розвитком дорожнього господарства. Завдяки громадським слуханням, консультаціям з місцевою владою та громадським ініціативам думка населення враховується при прийнятті рішень, що підвищує прозорість управління. Крім того, децентралізація створила умови для впровадження інноваційних підходів до розвитку дорожньої інфраструктури. ОТГ отримали можливість експериментувати з новими технологіями, залучати інвестиції в інноваційні проекти та обмінюватися досвідом з іншими громадами.

Водночас реформа виявила низку проблем. Однією з них є недостатня інституційна спроможність деяких ОТГ. Не всі громади мають достатній рівень професійної підготовки кадрів та організаційних ресурсів для ефективного управління розвитком дорожнього господарства, що може призводити до труднощів з плануванням, фінансуванням та реалізацією проектів. Іншою проблемою є ризик посилення регіональної диспропорції у розвитку дорожньої інфраструктури. Децентралізація фінансів може призвести до того, що багатші громади матимуть більше можливостей для фінансування дорожніх проектів, тоді як бідніші громади можуть зіткнутися з обмеженими ресурсами. Також існують проблеми координації між різними рівнями влади. Децентралізація може ускладнити процес координації дій між центральними та місцевими органами влади у сфері розвитку дорожнього господарства, що може призводити до дублювання функцій, конфліктів інтересів та неефективного використання ресурсів.

Для подолання негативних наслідків та посилення позитивних тенденцій важливо підвищувати інституційну спроможність ОТГ, розробляти механізми для вирівнювання регіональної диспропорції у фінансуванні дорожнього господарства та вдосконалювати механізми координації та взаємодії між різними рівнями влади. Це дозволить забезпечити не лише економічне зростання за рахунок покращення транспортної інфраструктури, а й соціальний прогрес шляхом підвищення якості життя громадян, забезпечення їх мобільності та доступу до соціальних послуг. Вона також сприяє формуванню більш демократичної та підзвітної системи управління, де громадяни мають реальний вплив на прийняття рішень щодо розвитку свого регіону. Таким чином, децентралізація владарювання в сфері розвитку дорожнього господарства є необхідною умовою для побудови ефективної, прозорої та орієнтованої на громадян системи

публічного управління, здатної забезпечити сталий розвиток та підвищення конкурентоспроможності країни.

Висновки та перспективи подальших досліджень. Проведене дослідження показало що адміністративно-територіальна реформа в Україні мала значний вплив на систему публічного управління розвитком дорожнього господарства, призвівши до суттєвих змін. Децентралізація сприяла підвищенню ролі місцевих громад у прийнятті рішень щодо розвитку дорожньої інфраструктури, а також створила умови для більш ефективного використання ресурсів. Передача компетенцій та ресурсів об'єднаним територіальним громадам (ОТГ) підвищила ефективність, прозорість та підзвітність у галузі. ОТГ отримали можливість самостійно визначати пріоритети, враховуючи локальні потреби, планувати та реалізовувати проекти розвитку дорожньої інфраструктури.

Водночас реформа виявила і нові виклики, пов'язані з необхідністю підвищення інституційної спроможності ОТГ та вдосконалення механізмів координації між різними рівнями влади. Недостатня інституційна спроможність деяких ОТГ потребує підвищення кваліфікації персоналу, розвитку організаційних структур та забезпечення доступу до сучасних технологій. Для цього важливо створити цільові навчальні програми з управління проектами, закупівлями, фінансовим менеджментом та контролем якості, організувати стажування та впровадити систему менторства.

Окрім того, існують ризики поглиблення регіональної диспропорції та труднощі в координації між різними ланками управління. Для вирішення цих проблем необхідно уточнити законодавство, чітко розмежувавши повноваження центральних і місцевих органів влади, а також розробити ефективні механізми їх взаємодії, включаючи спільні робочі групи та консультативні ради. Створення онлайн-платформ для обміну інформацією, проведення регулярних зустрічей та нарад, запровадження системи зворотного зв'язку сприятимуть покращенню комунікації.

Важливим напрямом подальшого розвитку є спільне планування та фінансування проектів розвитку дорожньої інфраструктури на національному та регіональному рівнях. Це передбачає розробку спільних стратегій, запровадження механізмів спільного фінансування та створення прозорих механізмів розподілу коштів з державного бюджету з урахуванням потреб різних регіонів. Для стимулювання ОТГ до ефективного управління дорожнім господарством доцільно розробити систему преміювання громад, які досягли найкращих результатів у цій сфері. З метою залучення інвестицій необхідно створити сприятливий інвестиційний клімат та надати інвесторам чіткі гарантії повернення вкладених коштів.

Активізація громадської участі та впровадження інноваційних рішень, зокрема сучасних технологій утримання та ремонту доріг, є важливими складовими ефективного управління розвитком дорожнього господарства. Розширення залучення громадян до процесів планування, реалізації та контролю дорожніх проектів, стимулювання використання передових технологій та розвиток електронних сервісів допоможуть забезпечити сталий розвиток галузі та підвищити якість життя громадян.

Перспективи подальших досліджень полягають у вивченні впливу війни на стан та розвиток дорожньої інфраструктури, розробці стратегій повоєнного відновлення дорожнього господарства, а також аналізі міжнародного досвіду управління дорожньою галуззю в умовах децентралізації. Впровадження зазначених рекомендацій сприятиме оптимізації системи публічного управління розвитком дорожнього господарства в умовах децентралізації та забезпеченню сталого розвитку дорожньої інфраструктури в інтересах громадян та держави.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Басько А. С., Дяченко П. В. Стан та перспективи розвитку проектів дорожнього будівництва. *Управління розвитком складних систем*. Київ, 2023, № 54, с. 12-21. DOI: <https://doi.org/10.32347/2412-9933.2023.54.12-21>
2. Буквар доріг майбутнього. Посібник з управління комунальними дорогами для органів місцевого самоврядування : посіб. Київ, 2020. 172 с. URL: <https://uacrisis.org/uk/posibnyk-dlya-mistsevogo-samovyaduvannya-bukvar-dorig-majbutnogo>
3. Задоя В. О., Притика Є. В. Організаційно-економічні аспекти повоєнного відновлення і розбудови транспортної інфраструктури України. *Агросвіт*. 2024, № 5, с. 123-129. DOI: <https://doi.org/10.32702/2306-6792.2024.5.123>
4. Іванченко В. О., Загорняк О. В. Стан та перспективи розвитку дорожньої інфраструктури в регіонах, які зазнали негативного впливу збройного конфлікту на сході України. *Дороги і мости*. 2021, вип. 24, с. 20–27. DOI: <https://doi.org/10.36100/dorogimosti2021.24.020>
5. Мельник В. І. Особливості фінансування галузі дорожнього господарства України в умовах децентралізації. *Інфраструктура ринку*. 2020, № 42, с. 91-96. DOI: <https://doi.org/10.32843/infrastruct42-15>
6. Назаркевич О. Б. Механізм управління дорожнім господарством України в умовах децентралізації. *Соціально-економічні проблеми сучасного періоду України*. 2018, № 4, с. 27-32. URL: https://nbuv.gov.ua/UJRN/sepspu_2018_4_7
7. Про визначення адміністративних центрів та затвердження територій територіальних громад Харківської області : Постанова Кабінету Міністрів України від 12 червня 2020 р. № 725-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/725-2020-%D1%80#Text>
8. Про внесення змін до деяких законів України щодо визначення територій та адміністративних центрів територіальних громад адміністрації : Закон України від 16 квітня 2020 року № 562-ІХ. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/562-IX#Text>
9. Про добровільне об'єднання територіальних громад : Закон України від 5 лютого 2015 року № 157-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/157-19#Text>
10. Про місцеве самоврядування в Україні : Закон України від 21 травня 1997 року № 280/97-ВР.: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/280/97-%D0%B2%D1%80#Text>
11. Про місцеві державні адміністрації : Закон України 9 квітня 1999 року № 586-XIV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/586-14#Text>
12. Про утворення та ліквідацію районів : Постанова Верховної Ради України від 17.07.2020 року №807-ІХ. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/807-20#Text>
13. Сєрьогіна Н. В. Система заходів розвитку дорожньої інфраструктури регіону. *Проблеми і перспективи економіки та управління*. 2015, № 4(4), с. 172-177.
14. Солоннікова І. М. Державна політика щодо утримання вулично-дорожньої мережі населених пунктів як складника благоустрою. *Право та державне управління*. 2019. Т. 2 (2), с. 225-238. DOI: <https://doi.org/10.32840/pdu.2-2.33>

15. Шарля Р., Каспрук І. Оптимізація публічних послуг та інфраструктури у територіальних громадах України. Методичний посібник для органів місцевого самоврядування. Посібник Фонду розвитку місцевої демократії ім. Єжи Регульського (Польща) розроблений в межах Програми USAID «Децентралізація приносить кращі результати та ефективність» (Програма USAID DOBRE). 2023. URL: <https://uacrisis.org/uk/posibnyk-dobre-frdl>

16. Boffa F., Iozzi A. Market Failures in Transport: Direct and Indirect Public Intervention. *International Encyclopedia of Transportation*. 2021, pp. 596-600. DOI: <https://doi.org/10.1016/B978-0-08-102671-7.10630-X>

17. Bondemark A., Andersson H., Brundell-Freij K. Do the distributional preferences of national infrastructure planners diverge from those of the public? *Transportation Research Part A: Policy and Practice*. Vol. 170, April 2023, 103621. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.tra.2023.103621>

18. Hansson L. Transport Policy and Governance. *International Encyclopedia of Transportation*. 2021, pp. 73-76. DOI: <https://doi.org/10.1016/B978-0-08-102671-7.10616-5>

19. Pinski M., McCarthy L. N. Bridging the gap: Do community needs assessments enhance public participation in transportation planning? *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*. Volume 25, May 2024, 101114. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.trip.2024.101114>

20. Solé-Pomies R. Infrastructural expertise for sustainable mobility: evolutions of road management in French local governments. *Transportation Research Procedia*. Vol. 72, 2023, pp. 3505-3512. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2023.11.762>

Стаття надійшла до редакції 17.10.2024

Стаття рекомендована до друку 19.11.2024

Anatoliy Tymokha, Educational and Scientific Institute «Institute of Public Administration», V. N. Karazin Kharkiv National University, 4 Svobody Sq., Kharkiv, 61022, Ukraine
ORCID ID: <https://orcid.org/0009-0006-3581-5471> e-mail: anatoliy.tymokha@gmail.com

THE INFLUENCE OF THE ADMINISTRATIVE-TERRITORIAL REFORM ON PUBLIC MANAGEMENT MECHANISMS OF THE DEVELOPMENT OF THE ROAD INDUSTRY OF UKRAINE

Abstract. The article examines the influence of the administrative-territorial reform on the transformation of mechanisms of public management of the development of the road industry in Ukraine. The relevance is due to the need to modernize the road infrastructure in the context of European integration aspirations and post-war reconstruction, as well as the decentralization of power, which has caused significant changes in the management system of the industry. The analysis of scientific works devoted to the public management of the development of the road industry was carried out, and the insufficient research of the comprehensive impact of the administrative-territorial reform on the functioning of the industry was revealed.

The purpose of the article is to identify and analyze changes in the mechanisms of public management of the development of the road industry under the influence of decentralization, as well as to develop scientifically based recommendations for their improvement.

An integrated approach has been applied, combining methodological principles of public management and administration, regional economy, as well as methods of systemic, institutional and comparative analysis.

It was established that the administrative-territorial reform caused a redistribution of powers between the central and local authorities in the field of road management, intensified the role of communities in management processes, created conditions for the implementation of innovative approaches, but at the same time revealed a number of problems related to the insufficient institutional capacity of some OTs, risks of deepening regional disparity and coordination difficulties between different levels of government.

Recommendations are offered for increasing the institutional capacity of OTG, improving coordination mechanisms and ensuring active participation of the public in managing the development of the road industry.

Keywords: public administration, mechanisms of public administration, transport, development, road management, road infrastructure, administrative and territorial reform.

In cites: Tymokha, A. D. (2024). The influence of the administrative-territorial reform on public management mechanisms of the development of the road industry of Ukraine. *Theory and Practice of Public Administration*, 2 (79), 377–391. <http://doi.org/10.26565/1727-6667-2024-2-19> [in Ukrainian].

REFERENCES

1. Basko, A., & Dyachenko, P. (2023). State and prospects of road construction projects development. *Management of Development of Complex Systems*, 54, 12-21. DOI: <https://doi.org/10.32347/2412-9933.2023.54.12-21>
2. Primer of the roads of the future. Manual on the management of communal roads for local self-government bodies: manual. (2020). Kyiv, 172 p. URL: <https://uacrisis.org/uk/posibnyk-dlya-mistsevogo-samovyadvannya-bukvar-dorig-majbutnogo> [in Ukrainian]
3. Zadoya, V. O., & Prytyka, E. V. (Year). Organizational and economic aspects of the post-war recovery and development of the transport infrastructure of Ukraine [in Ukrainian].
4. Ivanchenko, V., & Zagornyak, O. (2021). State and prospects of road infrastructure development in the regions which have sensed the negative impact of the armed conflict in the eastern Ukraine. *Roads and Bridges*, 24, 20-27. DOI: <https://doi.org/10.36100/dorogimosti2021.24.020> [in Ukrainian].
5. Melnyk, V. I. (2020). Peculiarities of financing the road industry of Ukraine in conditions of decentralization. *Market Infrastructure*, 42, 91-96. DOI: <https://doi.org/10.32843/infrastruct42-15> [in Ukrainian].
6. Nazarkevich, O. B. (2018). Mechanism of management of road management of Ukraine in conditions of decentralization. *Socio-economic problems of the modern period of Ukraine*, 4, 27-32. URL: https://nbuv.gov.ua/UJRN/sepspu_2018_4_7 [in Ukrainian].
7. On the determination of administrative centers and approval of the territories of territorial communities of the Kharkiv region: Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine dated June 12, 2020 No. 725-r. (2020). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/725-2020-%D1%80#Text> [in Ukrainian].
8. On making changes to some laws of Ukraine regarding the definition of territories and administrative centers of territorial communities of the administration: Law of Ukraine dated April 16, 2020 No. 562-IX. (2020). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/562-IX#Text> [in Ukrainian].
9. On the voluntary association of territorial communities: Law of Ukraine dated February 5, 2015 No. 157-VIII. (2015). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/157-19#Text> [in Ukrainian].

10. On local self-government in Ukraine: Law of Ukraine dated May 21, 1997 No. 280/97-VR. (1997). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/280/97-%D0%B2%D1%80#Text> [in Ukrainian].
11. On local state administrations: Law of Ukraine of April 9, 1999 No. 586-XIV. (1999). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/586-14#Text> [in Ukrainian].
12. On the formation and liquidation of districts: Resolution of the Verkhovna Rada of Ukraine dated July 17, 2020 No. 807-IX. (2020). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/807-20#Text> [in Ukrainian].
13. Seryogina, N. V. (2015). System of road infrastructure development measures in the region. *Problems and prospects of economics and management*, 4(4), 172-177. [in Ukrainian].
14. Solonnikova, I. M. (2019). State policy regarding the maintenance of the street and road network of settlements as a component of improvement. *Law and public administration*, 2(2), 225-238. DOI: <https://doi.org/10.32840/pdu.2-2.33> [in Ukrainian].
15. Sharleya, R., & Kaspruk, I. (2023). Optimization of public services and infrastructure in territorial communities of Ukraine. Methodical guide for local self-government bodies. Guide to the Fund for the Development of Local Democracy named after Jerzy Regulski (Poland) developed within the USAID Program «Decentralization brings better results and efficiency» (USAID DOBRE Program). URL: <https://uacrisis.org/uk/posibnyk-dobre-frdl> [in Ukrainian].
16. Boffa, F., & lozzi, A. (2021). Market Failures in Transport: Direct and Indirect Public Intervention. *International Encyclopedia of Transportation*, 596-600. DOI: <https://doi.org/10.1016/B978-0-08-102671-7.10630-X>
17. Bondemark, A., Andersson, H., & Brundell-Freij, K. (2023). Do the distributional preferences of national infrastructure planners diverge from those of the public? *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 170, 103621. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.tra.2023.103621>
18. Hansson, L. (2021). Transport Policy and Governance. *International Encyclopedia of Transportation*, 73-76. DOI: <https://doi.org/10.1016/B978-0-08-102671-7.10616-5>
19. Pinski, M., & McCarthy, L. N. (2024). Bridging the gap: Do community needs assessments enhance public participation in transportation planning? *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 25, 101114. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.trip.2024.101114>
20. Solé-Pomies, R. (2023). Infrastructural expertise for sustainable mobility: evolutions of road management in French local governments. *Transportation Research Procedia*, 72, 3505-3512. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2023.11.762>

The article was received by the editors 17.10.2024

The article is recommended for printing 19.11.2024