

ПОЛИТИЧЕСКИЕ НАУКИ

УДК: 351

Бурик М.М.
Здобувач

ЗАЛУЧЕННЯ ГРОМАДСЬКОГО СЕКТОРУ ДО УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

Бурик М. М.
Candidate for a degree

INVOLVEMENT OF THE PUBLIC SECTOR IN THE MANAGEMENT OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT

Бурик М.М.
Соискатель ученой степени
ORCID identifier: 0000-0001-8939-1324

ПРИВЛЕЧЕНИЕ ОБЩЕСТВЕННОГО СЕКТОРА К УПРАВЛЕНИЮ РАЗВИТИЕМ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Summary. The article examines and analyzes the organizational aspects and problems of involving the public sector in the management of transport infrastructure development. The need to increase the participation of citizens in the process of solving the issues of industry development has been clarified, as the transport infrastructure is one of the fundamental areas of Ukraine's economy, which forms GDP, and the final consumers of its services are residents and guests. The process of forming public participation in the management of transport infrastructure development is analyzed. The principles of activity of public organizations operating in Ukraine, which are designed to fulfill and encourage the right of citizens to manage the development of transport infrastructure, in particular, studied such positive practices that revealed existing problems in involving citizens and local authorities. In order to level and reduce the impact of negative factors in the management of transport infrastructure development with the involvement of the public sector, a number of measures on the vectors of industry development have been proposed.

Анотація. У статті досліджено й проаналізовано організаційні аспекти та проблеми залучення громадського сектору до управління розвитком транспортної інфраструктури. З'ясовано необхідність активізації участі громадян у процесах вирішення питань розвитку галузі, оскільки транспортна інфраструктура виступає однією з фундаментальних сфер економіки України, яка формує валовий внутрішній продукт (далі – ВВП), а кінцевими споживачами її послуг є мешканці та гості міста. Проаналізовано процес формування участі громадськості в управлінні розвитком транспортної інфраструктури. Визначено засади діяльності громадських організацій, що діють в Україні, та які покликані виконувати та заохочувати до реалізації права громадян з управління розвитком транспортної інфраструктури, зокрема вивчено таку позитивну практику, яка дозволила виявити існуючі проблеми і в залученні громадян, і в діях місцевих органів влади. З метою нівелювання та зниження впливу негативних чинників у питаннях управління розвитком транспортної інфраструктури при залученні громадського сектору, запропоновано низку заходів за векторами розвитку галузі.

Аннотация. В статье исследованы и проанализированы организационные аспекты и проблемы привлечения общественного сектора к управлению развитием транспортной инфраструктуры. Выявлено необходимость активизации участия граждан в процессах решения вопросов развития отрасли, поскольку транспортная инфраструктура выступает одним из фундаментальных сфер экономики Украины, которая формирует валовой внутренний продукт (далее - ВВП), а конечными потребителями ее услуг являются жители и гости города. Проанализирован процесс формирования участия общественности в управлении развитием транспортной инфраструктуры. Определены принципы деятельности общественных организаций, действующих в Украине, и которые призваны выполнять и поощрять реализации права граждан по управлению развитием транспортной инфраструктуры, в частности изучено такую положительную практику, которая позволила выявить существующие проблемы и в привлечении граждан, и в действиях местных органов власти. С целью нивелирования и снижения влияния негативных факторов в вопросах управления развитием транспортной инфраструктуры при привлечении общественного сектора, предложен ряд мер по векторам развития отрасли.

Keywords: public sector, constitutional right, association, development, transport infrastructure, management, state.

Ключові слова: громадський сектор, право, об'єднання, розвиток, транспортна інфраструктура, управління, держава.

Ключевые слова: общественный сектор, право, объединение, развитие, транспортная инфраструктура, управление, государство.

Постановка проблеми. Громадська участь у процесі прийняття рішень є одним із демократичних принципів, спільним для всіх держав-членів Ради Європи, членство в якій Україна набула у 1995 р. Так, можливість долучатись до управління державними справами є конституційним правом кожного громадянина України, що реалізується через низку нормативно-правових актів. Беручи до уваги конституційне право, наявність різноманітних інструментів та форм залучення громадського сектору до міського управління, сьогодні спостерігається високий рівень апатії у суспільстві щодо розв'язання проблем в управлінні соціально-економічним розвитком, зокрема транспортною інфраструктурою – стратегічною галуззю економіки країни. Тому актуалізується питання визначення організаційних аспектів та проблематики залучення громадського сектору до управління розвитком транспортної інфраструктури з метою розробки пропозицій щодо її вирішення.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Механізми громадської участі у прийнятті рішень на рівні територіальних громад розглядали у своїх працях такі вчені: М. Бриль, Е. Вільямсон, О. Врублевський, О. Данчева, О.С. Коваленко, К. Олівер, А. Сеїтосманов, Е. Чубаров. Активні дослідження залучення громадського сектору до управління в умовах децентралізації проводяться в рамках міжнародних проектів, зокрема проекту Ради Європи «Сприяння участі громадян у демократичному процесі прийняття рішень в Україні», швейцарсько-українській проекту «Підтримка децентралізації в Україні DESPRO». Одночасно із тим, бракує досліджень щодо залучення громадського сектору до управління розвитком транспортної інфраструктури, що є досить актуальною проблемою, оскільки кінцевими споживачами послуг цієї галузі є саме громадяни країни, мешканці та гості міст, потреби і думка яких має враховуватись під час формування тактичних і стратегічних планів розвитку транспортної інфраструктури.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. У 2015 р. було схвалено Стратегію сталого розвитку України до 2020 р. [2], в рамках якої одним зі стратегічних індикаторів її реалізації значився глобальний індекс конкурентоспроможності, розрахований Всесвітнім Економічним Форумом (WEF). Так, відповідно до запланованого результату Україна мала увійти до 40 кращих держав світу. Однак, у

2019 р. наша країна зайняла лише 85 місце зі 140 у зазначеному рейтингу конкурентоспроможності економіки, при цьому втратила два пункти в порівнянні з 2018 р. [11], а відповідно до субіндексу «Транспортна інфраструктура» Україна посіла 59 місце, при цьому критично низьким є показник якості доріг, за яким наша країна лише на 114 місці [11].

Оскільки транспортна інфраструктура виступає однією з фундаментальних галузей економіки України, яка формує ВВП (частка транспорту становить 9% у І кварталі 2020 р.), актуальним є вивчення положень її розвитку та визначення проблемних аспектів за цим напрямом з метою розробки пропозицій щодо вдосконалення транспортної інфраструктури на засадах залучення громадського сектору до її управління в рамках реформування та політики децентралізації.

Мета статті. Головним завданням цієї роботи є визначення організаційних аспектів та проблематики залучення громадського сектору до управління розвитком транспортної інфраструктури з метою розробки пропозицій щодо її вдосконалення.

Виклад основного матеріалу. У проекті Стратегії сталого розвитку України до 2030 р. [9] актуалізовано пункти попередньої стратегії, та керівними принципами серед інших обрано належне врядування, яке визначає забезпечення результативності, ефективності, відкритості й інклюзивності управлінського процесу, підзвітність та відповідальність суб'єктів управління, та передбачено перехід до горизонтальної системи суспільної координації прийняття та реалізації управлінських рішень за участі всіх зацікавлених сторін на національному, регіональному та місцевому рівнях. Такий перехід є також результатом реформи децентралізації, що призвело до появи горизонтально організованого типу уряду, орієнтованого на проблеми місцевих громад. Дана новація у вітчизняній політичній культурі дозволяє залучити до процесів управління, зокрема транспортною інфраструктурою, громадські організації, бізнес-суб'єктів та безпосередньо мешканців міст. Це, також передбачено Стратегією і закріплено у принципі участі громадськості за яким має забезпечуватись участь громадян у процесі прийняття рішень.

Однак, варто зазначити, що в рамках програми «Долучайся» (USAID/ENGAGE) взимку 2020 р. компанією Info Sapiens проведено національне опитування щодо громадського залучення, яке засвідчило критично низький показник громадської активності українців [6] (рис 1.).

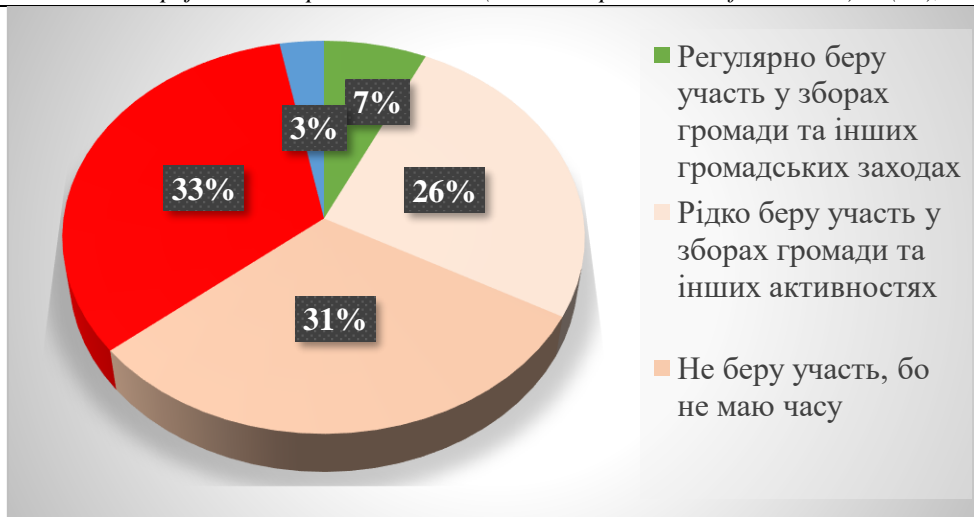


Рис. 1 Результати національного опитування щодо громадського залучення [6]

Так, відповідно до результатів опитування, лише 7% українців беруть участь у зборах громади та інших громадських заходах. При цьому, 64,6% громадян обізнані та зацікавлені щодо можливості повідомлення про інфраструктурні проблеми місцевим органам влади особисто або телефоном, а 20,1% респондентів зазначають важливість до повідомлення про інфраструктурні проблеми через онлайн-платформи.

Однак, на нашу думку, громадська участь у процесі прийняття рішень, що стосуються державного управління, зокрема, управління транспортною інфраструктурою, на сьогоднішній день є дієвим інструментом трансформаційних зрушень у суспільстві, оскільки через активізацію демократичного принципу, підвищується соціальна активність людей, яка призводить до росту ефективності процесів економічного розвитку як певної території, так і країни в цілому.

На сьогоднішній день в Україні чинним є Проект Ради Європи «Сприяння участі громадян у демократичному процесі прийняття рішень в Україні» [8]. Цим проектом було підтримано цілі, що представлено в Плані дій Ради Європи для України на 2018-2021 рр., у т. ч. що стосуються пункту 3.2 Сприяння участі та різноманіття – участь громадськості. Так, «громадська участь – залучення окремих громадян, неурядові організації і громадянського суспільства в цілому у процес прийняття рішень органами публічної влади. Громадська участь у прийнятті політичних рішень відрізняється від політичної діяльності в розумінні

співпраці з політичними партіями, а від лобіювання – відношенням до ділових інтересів» [5, с. 5].

В рамках проекту було визначено механізми громадської участі, передбачених нормативно-правовими актами різних рівнів, які сформували типи громадської участі, зокрема, консультування, діалог, активна участь, та **керівні принципи щодо громадської участі у процесі прийняття політичних рішень**. Зазначені структурні елементи є основою для побудови структурно-логічної моделі формування участі громадськості в управлінні розвитком транспортної інфраструктури (рис. 2).

На сьогоднішній день питання залучення громадського сектору до управління розвитком транспортної інфраструктури є прогресивною імплементацією змін у транспортну інфраструктуру країни, фундаментом якої є забезпечення надійності й безпеки транспортних зв'язків, збільшення обсягів пасажирських та вантажних перевезень, збереження екологічності навколишнього середовища. На засадах відкритості, гласності, прозорості й відповідальності громадським сектором повинен здійснюватися вплив на розробку заходів із формування та реалізації політики у галузях залізничного, автомобільного, водного, авіаційного транспорту, поштового зв'язку Локально можуть вирішуватись проблеми міського електричного транспорту, метрополітену, забезпечення безпеки руху, здійснення ефективної діяльності дорожнього господарства.



Рис. 2 Структурно-логічна модель формування участі громадськості в управлінні розвитком транспортної інфраструктури Сформовано автором на основі [3, 5]

Галузь транспортної інфраструктури на сьогодні перебуває у процесі реформування, оскільки має низку невирішених гострих проблемних питань соціально-економічного спрямування:

1. Недосконала транспортна інфраструктура відповідно до наявного і перспективного пасажиро- і вантажопотоку - нерозвинута вулично-дорожня мережа, що приводить до створення заторів та зниження середньої швидкості руху, це, в свою чергу, впливає на зростання часу доставки пасажирів; дефіцит простору для паркування; невідповідність параметрів зупиночних пунктів та їх розміщення у містах із щільним рухом громадського транспорту; брак велосипедних доріжок, а також зон для пішоходів у містах;

2. Низькі темпи оновлення основних фондів транспорту та транспортної інфраструктури;

3. Низький рівень доступності та якості транспортної інфраструктури для осіб з інвалідністю та інших мало мобільних груп населення;

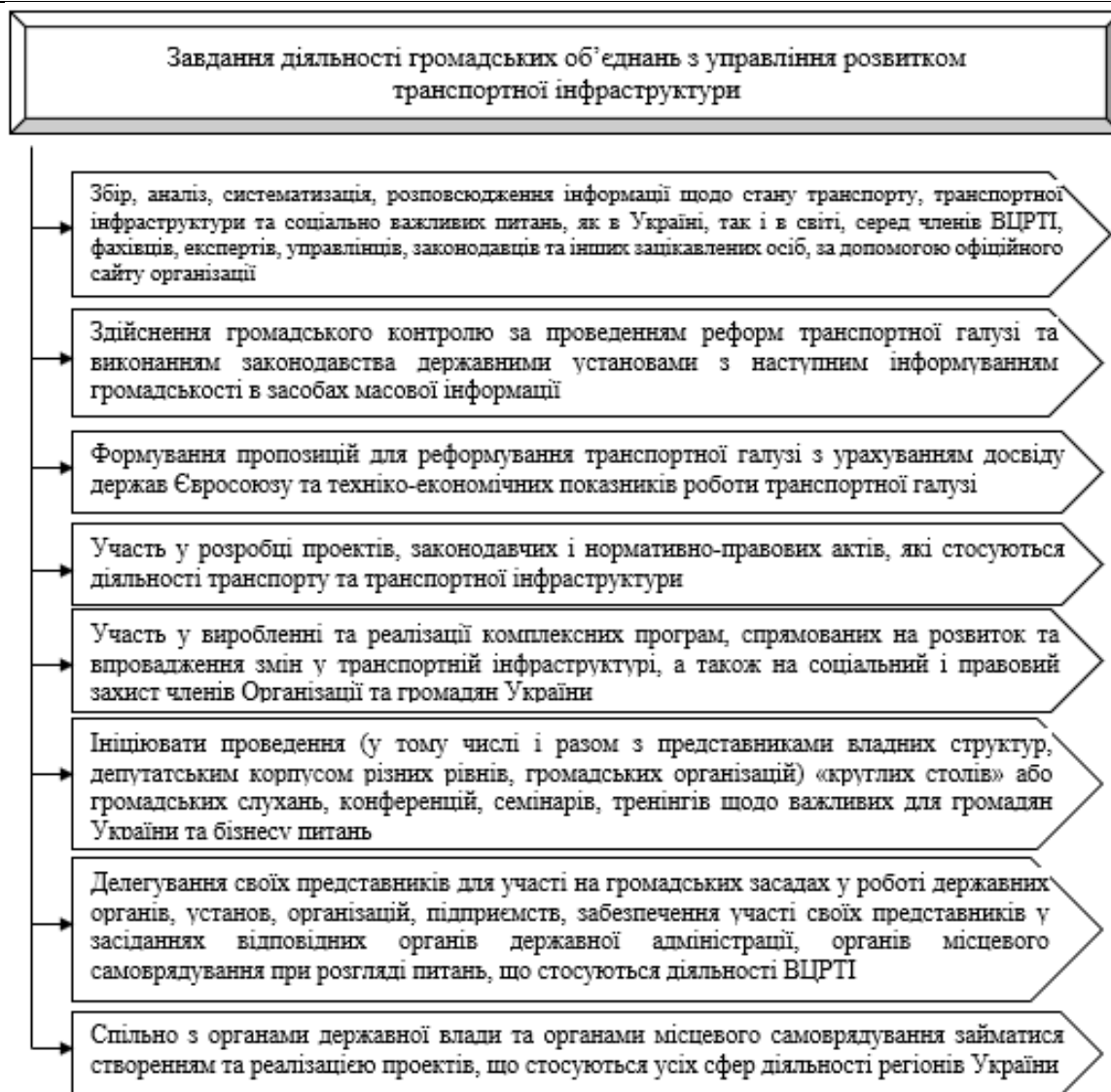
4. Недостатній рівень доступності та якості транспортних послуг, у т. ч. в сільській місцевості – відсутність твердого дорожнього покриття;

5. Погіршення екологічного стану у містах;
6. Відсутність мультимодальних пасажирських транспортних мереж;

7. Слабкий розвиток мережі локальних авіаційних маршрутів, а також незадовільний стан аеропортів.

Так, зазначені проблеми безпосередньо стосуються якості життя населення, тому вимагають вирішення за участі громадськості. Позитивним зрушенням в управлінні транспортною інфраструктурою з залученням суспільства, на наш погляд, є формування громадських об'єднань, які покликані для здійснення та захисту прав і свобод, задоволення суспільних інтересів – економічних, соціальних, культурних, екологічних.

Наразі в Україні серед інших інститутів громадянського суспільства діє громадська організація «Всеукраїнський центр реформ транспортної інфраструктури» (далі – ГО ВЦРТІ), основні напрямки діяльності та завдання якого наведено на рисунку 3.



*Рис. 3 Завдання діяльності громадських об'єднань з управління розвитком транспортної інфраструктури на прикладі ГО «ВЦРП»
Сформовано автором на основі [7]*

Зокрема, актуальним порядком денним, ГО «ВЦРП» спільно з представниками інститутів громадянського суспільства, які опікуються проблемними питаннями транспортних галузей та інфраструктури, ініціюють створення громади при Міністерстві інфраструктури України, яка має слугувати як постійно діючий консультативно-дорадчий орган.

Передусім господарські об'єднання з управління розвитком транспортної інфраструктури, на нашу думку, повинні вести моніторинг ініціювання процесу розробки стратегії розвитку, започаткувати яку може кожен мешканець громади, представник громадськості, орган місцевого самоврядування або виконавчої влади. До процесу стратегічного планування розвитку транспортної інфраструктури важливо залучити якомога більше членів громади, оскільки такий підхід структурує і організовує територіальну громаду, адже під час спільного обговорення проблемних питань між громадянами

та організаціями виникає більше порозуміння через можливість порівняння та консолідації інтересів.

Позитивним прикладом сприяння участі громадян у демократичному процесі прийняття рішень в Україні в розрізі управління розвитком транспортної інфраструктури стала практика «Асоціації велосипедистів Києва» [4], сфера діяльності якої зосереджена на розвитку та промоції велосипедного транспорту в Києві та інших містах України, зміну законодавства на більш дружнє до велосипедистів. Протягом 2016-2017 років команда Асоціації Велосипедистів Києва була залучена до процесу розробки Концепції розвитку велосипедної інфраструктури Києва. Вперше стратегічний документ, що регулює розвиток велосипедного транспорту, було замовлено міським коштом, а учасники організації були залучені містом саме як експерти. Необхідно зазначити, що ключовою проблемою роботи з міськими департаментами виявилось їх небажання

будувати горизонтальні зв'язки та синхронізувати дії [4].

Дійсно, й процес залучення громадян не є легким. «За даними опитування, проведеного проектом DESPRO, комітети зі стратегічного планування виокремили ряд труднощів, які виникали на тому чи іншому етапі розробки стратегії, а саме:

- недостатня кількість пропозицій від мешканців громади;
- низький рівень ініціативності громадян;
- відсутність компромісу між представниками органів місцевого самоврядування та місцевими мешканцями;
- різне бачення місії та стратегічних цілей розвитку громади;
- наявність конфліктів під час визначення пріоритетів розвитку громади;
- боязнь мешканців громади висловлювати свою думку» [1, с. 99].

Крім того актуальним наразі є високий рівень взаємної недовіри, що підтверджується показником Global Competitiveness Index «Соціальний капітал», за яким Україна посіла критичне 118 місце зі 140 можливих [11]. Однак, головною причиною такої недовіри вважаємо низьку обізнаність громадян у питанні міського управління, нерозуміння сфер відповідальності міських управлінців різного рівня, незнання своїх прав та обов'язків; отриманий негативний досвід участі та розчарованість в формах залучення. Тому необхідно на державному рівні вживати заходи для покращення просвіти громадян, включати цілі підвищення рівня обізнаності щодо відповідальності громадянина в демократичному суспільстві, зокрема в межах їх місцевих громад до шкільних програм та програм підготовки майбутніх фахівців. І на сучасному етапі, і в майбутньому це трансформаційно вплине на соціально-економічне життя населення. Участь громадського сектору у питанні управління транспортною інфраструктурою наразі є стратегічною, тому вимагають спільного з громадою вирішення такі напрями розвитку галузі:

1. Удосконалення та розвиток системи доступу до публічної інформації, а також імплементація електронних платформ для онлайн надання адміністративних послуг та вирішення питань розвитку транспортної інфраструктури;

2. Гармонізація розвитку транспортної інфраструктури зі стандартами Європейського Союзу, зокрема імплементація інтермодальних, мультимодальних перевезень, технологій та інфраструктурних комплексів;

3. Інтеграція прямого, прозорого й конструктивного діалогу із залученням органів державної влади, органів місцевого самоврядування та, безпосередньо, громадського сектору, тобто споживачів послуг;

4. Удосконалення управління державними активами транспортної інфраструктури.

Отже, економічний та соціальний прогрес, зокрема в галузі транспортної інфраструктури,

знаходиться у площині консолідації зусиль влади та громадського сектору, враховуючи, що участь громадян лежить в основі ідеї демократії та відповідно громадяни віданні демократичним цінностям, а держава сприяє активній участі у публічному житті та заохочує до спільного діалогу з метою досягнення більшої єдності на національному, регіональному та місцевому рівнях.

Висновки і пропозиції. Таким чином, вдосконалення транспортної інфраструктури на засадах залучення громадського сектору до її управління в рамках реформування та політики децентралізації є сучасною концепцією сталого розвитку в рамках євроінтеграційних процесів. Однак, засвідчується пасивність громадян до участі в публічному управлінні, зокрема транспортною інфраструктурою, одночасно із тим констатується важливість повідомлення про інфраструктурні проблеми.

Враховуючи низку проблем у транспортній інфраструктурі, громадська участь є дієвим інструментом трансформаційних зрушень у суспільстві, оскільки через активізацію демократичного принципу, підвищується соціальна активність людей, яка призводить до росту ефективності процесів економічного розвитку як певної території, так і країни в цілому. Позитивним моментом у вирішенні проблем транспортної інфраструктури через залучення громадського сектору є робота громадських організацій, які здійснюють різновекторну діяльність щодо розвитку зазначеної галузі. Враховуючи це, варто відзначити важкість процесу залучення громадян до публічного управління через низку проблемних питань, нівелювати які покликані запропоновані заходи: вдосконалення та розвиток системи доступу до публічної інформації, а також імплементація електронних платформ для онлайн надання адміністративних послуг та вирішення питань розвитку транспортної інфраструктури; гармонізація розвитку транспортної інфраструктури зі стандартами ЄС, зокрема імплементація інтермодальних, мультимодальних перевезень, а також технологій та інфраструктурних комплексів; інтеграція прямого, прозорого й конструктивного діалогу із залученням органів державної влади, органів місцевого самоврядування та, безпосередньо, громадського сектору, тобто споживачів послуг; удосконалення управління державними активами транспортної інфраструктури.

Список літератури

Брилль М., Врублевський О., Данчева О., Сейтосманов А., Чубаров Е. Успішна територіальна громада: будуюмо разом. Харків : Видавничий будинок Фактор, 2018. [Bryl' M., Vrublevskiy O., Dancheva O., Seitomanov A., Chubarov E. Uspishna terytorial'na hromada: buduiemo razom, Kharkiv, Vydavnychuj budynok Faktor, 2018 (in Ukr)]

Закон України «Про Стратегію сталого розвитку "Україна - 2020"» від 12.01.2015 № 5/2015

/ Офіційний сайт Верховної Ради України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/5/2015#Text>

Інструменти партисипативної демократії: європейські стандарти та практики / Офіційний сайт «Децентралізація». URL: <https://decentralization.gov.ua/uploads/library/file/44/Viisnovok.pdf>

Київ: кращі практики громадських ініціатив / Офіційний сайт офісу Ради Європи в Україні. URL: [https://www.coe.int/uk/web/kyiv/promoting-civil-participation-in-democratic-decision-making-in-ukraine# {"47092042":5}](https://www.coe.int/uk/web/kyiv/promoting-civil-participation-in-democratic-decision-making-in-ukraine#{)

Коваленко О.С., Вільямсон Е., Олівер К. та ін. Академія громадської участі. Київ, ТОВ «Центр поліграфії «КОМПРИНТ», 2019. [Kovalenko O.S., Vil'iamson E., Oliver K. et. al. Akademiia hromads'koi uchasti, Kyiv, TOV «Tsentr polihrafiї «KOMPRYNТ», 2019. (in Ukr)]

Національне опитування щодо громадського залучення / Офіційний сайт Програми USAID «Долучайся!». URL: <https://engage.org.ua/ukraintsi-zalucheni-do-hromadskoi-diialnosti-ale-unykaiut-aktyvnoi-uchasti/>

УДК 351.37.09

ГРНТИ 10.91: 06.81.23

Пріоритетні напрямки діяльності та завдання ВЦРТІ / Офіційний сайт громадської організації «Всеукраїнський центр реформ транспортної інфраструктури». URL: <https://vcrti.com.ua/pro-nas/priorityty>

Проект Ради Європи «Сприяння участі громадян у демократичному процесі прийняття рішень в Україні» / Офіційний сайт офісу Ради Європи в Україні. URL: <https://www.coe.int/uk/web/kyiv/promoting-civil-participation-in-democratic-decision-making-in-ukraine>

Стратегія сталого розвитку України до 2030 року. Проект-2017. URL: https://www.undp.org/content/dam/ukraine/docs/SDGreports/UNDP_Strategy_v06-optimized.pdf

Швейцарсько-український проект «Підтримка децентралізації в Україні» DESPRO/ Офіційний сайт. URL: <https://despro.org.ua>

The Global Competitiveness Report 2018–2019. URL: http://www3.weforum.org/docs/WEF_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf

Грищенко Г.А.

аспірант кафедри соціальної і гуманітарної політики Національної академії державного управління при Президентові України (м. Київ, Україна),

Лукіна Т.О.

доктор наук з державного управління, професор, головний науковий співробітник відділу моніторингу та оцінювання якості загальної середньої освіти Національної академії педагогічних наук України (м. Київ, Україна)

ДЕРЖАВНА ПОЛІТИКА ЩОДО ЗАПРОВАДЖЕННЯ ІНКЛЮЗИВНОЇ ОСВІТИ: ЗАРУБІЖНІ ПІДХОДИ ТА УКРАЇНСЬКІ РЕАЛІЇ

Н.А. Hryshchenko

postgraduate student of the Department of Social and Humanitarian Policy of the National Academy of Public Administration under the President of Ukraine (Kyiv, Ukraine),

T.O. Lukina

Doctor of Science in Public Administration, Professor, Chief Researcher of the Department of Monitoring and Evaluation of the Quality of General Secondary Education of the National Academy of Educational Sciences of Ukraine (Kyiv, Ukraine)

STATE POLICY ON INTRODUCTION OF INCLUSIVE EDUCATION: FOREIGN APPROACHES AND UKRAINIAN REALITIES

Анотація. В умовах реформування сфери освіти, а також соціально-економічних змін, що відбуваються у сучасному суспільстві, кожна держава стикається з необхідністю запровадження інклюзивної освіти, а отже й вироблення відповідної державної політики та формування адекватних механізмів державного управління нею. У статті представлено результати порівняльного аналітичного