

4. Таможенный Кодекс Европейского Сообщества (Регламент (ЕС) № 450/2008 от 23.04.2008) [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://girinazw9.files.wordpress.com/2010/09/zkeu-russ1.doc>.

5. Переміщення товарів громадянами до Словацької республіки [Електронний ресурс] // Вісник: офіційно про податки (Митна справа). – 2016. – № 33 (890). – Режим доступу : <http://www.visnuk.com.ua/ua/news/id/3030?issue=288>

6. Щодо правил ввезення товарів та транспортних засобів на митну територію Угорщини громадянами із країн – не членів Європейського Союзу [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://uazakon.com/document/fpart16/idx16747.htm>



УДК 351.81

В. Г. Ковальов, кандидат наук з державного управління, доцент кафедри публічного управління та митного адміністрування Університету митної справи та фінансів

СИСТЕМА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ТРАНСПОРТНОЇ БЕЗПЕКИ: ТЕОРЕТИЧНА ІНТЕРПРЕТАЦІЯ

Проаналізовано систему забезпечення транспортної безпеки держави як складової частини системи забезпечення національної безпеки. Визначено зовнішню мету діяльності системи забезпечення транспортної безпеки держави. Охарактеризовано рівні системи, квалітет їх відповідальності та компетенції в загальній системі. Розподілено сфери відповідальності та взаємодії елементів системи.

Ключові слова: система забезпечення транспортної безпеки; механізми державного управління; функції органів публічного управління; транспортна безпека.

The system of ensuring transport security of the state as an integral part of the system of ensuring national security is analysed in the work. The external goal of the system of transport security of the state is determined. The system of ensuring transport security of the state is considered as a single national system consisting of a body of state authorities that regulate and control issues of transport security, public associations, which, on the one hand, are customers and consumers of transport security and, on the other hand, they are active transport safety objects for which clear and transparent rules of the game need to be established. One more component of the system is a set of regulatory and legal standards that ensure the implementation of regulatory mechanisms and the reproduction of transport security. The levels of the system, qualification of their responsibility and competencies in the general system are determined. A distinction between the areas of responsibility and the interaction of system elements is made. The directions of further research are outlined while distinguishing the system of transport security of the state. It is determined that characterizing the internal state of transport security, it is necessary to add threats of sociogenic character (acts of terrorism), to threats of technogenic and natural character, and increase of level of transport safety has political, economic and social character.

Key words: transport security system; mechanisms of public administration; functions of bodies of public administration; transport security.

© В. Г. Ковальов, 2017

Постановка проблеми. Транспортна безпека – важлива складова частина національної безпеки, що відображає стан захищеності життєво важливих інтересів особистості, суспільства і держави від зовнішніх і внутрішніх загроз у транспортному комплексі. Неприпустимо вважати, що головною метою системи забезпечення транспортної безпеки є захист від актів незаконного втручання в роботу транспорту (антитерористична безпека) або попередження небезпек, пов'язаних з експлуатацією транспортних засобів (безпека руху), адже реалізація подібного сценарію призведе до того, що держава зі своїм апаратом управління вимушена реагувати на окремі загрози, що виникають перманентно, не маючи можливості розв'язувати проблему стратегічно та захищати від реальних загроз. До того ж поза увагою залишиться широке коло проблем, пов'язаних із діями посадових осіб, відповідальних за технічний стан об'єктів інфраструктури, рівень професійної підготовки персоналу, транспортне забезпечення зовнішньоекономічної діяльності, виклики, пов'язані з транзитним статусом України тощо.

Нині в суспільстві немає адекватного розуміння важливості формування системи забезпечення транспортної безпеки, не здійснюється аналіз її складників та механізмів державного управління в цій сфері, а розв'язання проблем, пов'язаних з мінімізацією ризиків, попередженням загроз та виявленням викликів у транспортній сфері, відбувається в інерційному режимі. Характеризуючи внутрішньодержавний стан транспортної безпеки, актуально до загроз соціогенного характеру (терактів) додавати загрози техногенного та природного характеру, а підвищення рівня транспортної безпеки має політичний, економічний і соціальний характер.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженню транспортної безпеки присвячено досить обмежене коло науково-теоретичних розробок. Проблемам національної безпеки присвячено праці В. Горбуліна, О. Белова, Е. Лисицина, М. Безрукова, А. Возженникова, А. Качинського Г. Ситніка та ін. Щодо транспорту, то в цьому випадку докладно висвітлюється регулювання діяльності окремих видів транспорту або транспортної діяльності, морське право, залізничне право, повітряне право, договори переміщення вантажів та пасажирів, транспортне експедирування, забезпечення безпеки дорожнього руху, розвитку транспортної інфраструктури та міжнародних транспортних коридорів В. Маковський, О. Сіваков, І. Спірні, В. Єгізаров, А. Мілашеввіч, К. Плужніков, А. Новикова, В. Новиков, Н. Громов, В. Персіанов та ін. Значення державного регулювання розглядається у дослідженнях В. Авер'янова, Ю. Битяка, А. Комзюка, Д. Лук'янця, Ю. Старикова та ін.

Мета статті – визначити сутність процесів формування підсистеми транспортної безпеки в системі забезпечення національної безпеки держави, необхідність, актуальність і важливість розробки науково-теоретичних, методологічних і методичних основ дослідження системи забезпечення транспортної безпеки, а також охарактеризувати апарат досліджень, що забезпечує аналіз стану й прогнозування перспектив розвитку, науково обґрунтований вибір пріоритетних напрямів та етапів модернізації, практичну розробку цільових комплексних програм і стратегій управління транспортною безпекою держави, тобто визначити комплекс механізмів ефективного державного управління, який працюватиме саме на нинішньому етапі.

Виклад основного матеріалу. До системи забезпечення транспортної безпеки як до однієї зі складових частин підсистем системи забезпечення національної безпеки держави можемо застосовувати аналіз за якісними ознаками з позицій багаторівневості, різноманітності і поліфункціональності її інституціональних проявів. Розглядатимемо її як цілісну, стійку, оформлену в правовому відношенні (з тенденцією до правової регламентації та нормативного закріплення) соціальну систему з певною внутрішньою структурою формальних

і неформальних зв'язків, відносин, настанов і цілей. Зовнішньою метою діяльності системи є забезпечення можливості задоволення певного комплексу соціально-економічних потреб і національних інтересів держави, суспільства та соціальних груп у царині безпечного, і з прийнятною можливістю, доступу до переміщень, процесу перевезень. Протидії несанкціонованому використанню транспортних засобів та інфраструктури (мається на увазі як використання міжнародних транспортних коридорів транснаціональними злочинними об'єднаннями для контрабанди наркотичних засобів, зброї, незаконного переміщення людей, відмивання коштів, отриманих злочинним шляхом, так і використання транспортних засобів із терористичною метою, корупційні схеми під час проведення тендерів на виконання робіт у транспортній галузі із залученням бюджетних коштів тощо), створення необхідних передумов економічного і соціального розвитку, місцевої громади, регіону та держави є передумовою використання основної мети, функціонування якої пов'язане з реалізацією завдань і функцій держави у сфері здійснення національної безпеки. Система забезпечення транспортної безпеки держави розглядається нами як єдина загальнодержавна система, що складається із сукупності органів державної влади, які регулюють і контролюють питання транспортної безпеки, громадських об'єднань, вони, з одного боку, є замовниками та споживачами транспортної безпеки, з іншого – активні об'єкти транспортної безпеки, котрим потрібно встановити зрозумілі та прозорі правила гри. Іншою складовою частиною системи, на нашу думку, є сукупність нормативно-правових стандартів, які забезпечують реалізацію механізмів нормативно-правового регулювання та відтворення транспортної безпеки.

Комплексний характер системи забезпечення транспортної безпеки обумовлює необхідність застосування інтегративного міждисциплінарного методологічного підходу до її аналізу. Застосування інституціональної, системної, структурно-функціональної, процесно-функціональної та організаційно-синергетичної методологічних парадигм, низки загальнонаукових і спеціальних методів, обумовлює їх найбільшу евристичну цінність у межах державно-управлінських досліджень і одночасно розширює можливості пізнання специфіки формування та функціонування системи забезпечення транспортної безпеки держави.

Розуміння системи забезпечення транспортної безпеки як підсистеми забезпечення національної безпеки держави потребує виявлення й локалізації її основних структурних компонентів. З цією метою, на нашу думку, найбільш дієвим засобом буде використання системного підходу. Наявність системотвірних чинників дає змогу визначити систему забезпечення транспортної безпеки як соціальну систему. Загальними для всіх систем є:

- наявність спільної мети для сукупності всіх елементів;
- підпорядкування цілей кожного елемента спільній меті системи;
- усвідомлення кожним елементом своїх завдань і розуміння загальної мети;
- виконання кожним елементом своїх функцій, які впливають з поставленого завдання;
- установлення відносин субординації та координації між елементами системи;
- наявність зворотного зв'язку між керівною і керованою підсистемами.

Якщо виходити з положень системного підходу, слід звернутися до робіт О. Ю. Оболенського, який зазначає, що “під системою необхідно розуміти такий комплекс компонентів, взаємодія та взаємовідношення яких набувають характеру взаємосприяння компонентів на досягнення визначеного корисного результату. Як корисний результат розглядають цілі, яких необхідно досягти завдяки діяльності системи і які визначаються системою більш високого порядку” [1, 9].

У цьому разі як суперсистема вважається система забезпечення національної безпеки держави на макрорівні, або державне управління у сфері забезпечення транспортної безпеки.

Система забезпечення транспортної безпеки являє собою стійкий структурно впорядкований, детермінований своїми складниками і зв'язками цілісний соціальний інститут, складну організовану єдність, яка виконує функції:

- можливості доступу кожного до безпечних перевезень;
- відтворення, розбудова та модернізація транспортної системи України, її приєднання до загальноєвропейських транзитних шляхів (тобто як процес розбудови транспортних коридорів, визначених пріоритетними для загальноєвропейського товарообігу, так й імплементація міжнародного досвіду і законотворчих актів для створення єдиного правового поля, єдиного транспортного документа тощо);
- створення умов розвитку та гармонізаційного становлення ринку транспортних послуг (створення конкурентоздатного на міжнародному ринку перевізника, державне гарантування участі національних перевізників у переміщенні стратегічних вантажів або в обслуговуванні зовнішньоекономічної діяльності, боротьба проти дискримінаційних умов участі в міжнародних перевезеннях тощо);
- гарантування соціальної мобільності населення, особливо що стосується доступу до можливості проведення освітньої діяльності та вільного обрання виду трудової діяльності, задоволеність у переміщенні людей з особливими потребами;
- підпорядкованість транспортної системи цілям обороноздатності країни (програми мобілізації, можливості доступу до транспортної системи під час екстрених випадків та надзвичайних подій тощо);
- введення новітніх технологій, що забезпечують випереджальний розвиток транспортної галузі, інтеграцію різних видів транспорту для досягнення поставленої мети (треба враховувати та розвивати ті елементи транспортної системи, які або дають найбільший економічний ефект, або відповідають нагальним потребам суспільства та стратегічним напрямкам розвитку);
- наукова розробка нових стандартів у галузі безпеки як пасивних, що мають на меті мінімізацію негативних наслідків від нецільового використання транспорту, так і активних, направлених проти незаконного втручання в діяльність транспорту (терористична діяльність, діяльність окремих неформальних об'єднань, орієнтованих на досягнення короткотермінового економічного ефекту, що ставить під загрозу безпеку всієї системи або її окремої ланки);
- зменшення негативного впливу транспорту як об'єкта підвищеного ризику на людину, навколишнє середовище, суспільство тощо;
- проведення широкої роз'яснювальної роботи щодо переваг використання безпечного транспорту та популяризації ідей інноваційної організації транспортного простору тощо.

Ієрархічна структура системи забезпечення транспортної безпеки визначається департаменталізацією, відносинами керівництва й підпорядкування, системою соціальних позицій, ролей соціальних груп та індивідів, що входять до неї. У ній чітко виокремлюються керівна й керована підсистеми, відносини між якими визначаються дією механізмів і засобів регулювання та контролю, водночас розгалужена система опосередкованого впливу, необхідності накопичення та концентрації ресурсів, зворотних зв'язків має великий вплив на кінцевий результат і підлягає прогнозуванню та врахуванню в процесі визначення механізмів впливу та коригування під час проведення управлінської діяльності. Основою цих засобів і механізмів є інституціональні норми й правила, що забезпечують стійкість і передбачуваність взаємодії складників системи в процесі її функціонування.

Рівні системи забезпечення транспортної безпеки подано на рис. 1.

Потрібно пам'ятати, що слід чітко, в межах діючого законодавства, визначити відповідальність і компетенцію різних органів державного управління; необхідно провести розмежування між регулюванням та наглядом з контролем, а також між наглядом і контролем та системою накладання санкцій.

НАЦІОНАЛЬНИЙ РІВЕНЬ
• Розробка положень, концепцій, стратегій і програм загального розвитку й безпеки
• Нормативно-правове регулювання
• Адміністративне забезпечення, координація та коригування
• Державне бюджетування, розподіл ресурсів та сфер відповідальності
• Технологічне забезпечення (впровадження стандартів безпеки, відпрацювання сценаріїв, виявлення, запобігання та ліквідації наслідків загроз, небезпек, викликів тощо)
• Забезпечення мобілізаційних можливостей та відповідних умов використання стратегічної та спеціалізованої інфраструктури
• Підготовка кадрів (затвердження програм підготовки, визначення необхідної кількості фахівців та їх освітньо-кваліфікаційного рівня, створення системи підвищення кваліфікації та збільшення квалітету відповідальності)
• Інформаційне забезпечення, висвітлення та роз'яснення необхідності застосування принципів, які знайшли відображення в національних стратегіях та концепціях
• Інноваційний моніторинг, впровадження системи аналізу ризиків, наукова розробка питань, пов'язаних з транспортною безпекою (аналіз досвіду інших країн, імплементація норм міжнародного права, вивчення питання доцільності участі у формальних і неформальних об'єднаннях тощо)
• Забезпечення неможливості несанкціонованого втручання в роботу транспорту
• Контроль
ГАЛУЗЕВИЙ РІВЕНЬ
• Забезпечення виконання національних положень, концепцій, стратегій і програм розвитку й безпеки
• Участь у розробці та надання експертного висновку під час підготовки проектів національних положень, концепцій, стратегій і програм розвитку й безпеки
• Упровадження безпечних умов експлуатації транспортних систем
• Взаємодія з органами влади, адміністрацією інших компонентів транспортної системи з метою реалізації випереджального розвитку транспорту
• Підготовка кадрів, моніторинг загального рівня кваліфікації, розробка системи підвищення кваліфікації тощо
РЕГІОНАЛЬНИЙ РІВЕНЬ
• Участь у загальнодержавних програмах (мається на увазі як виконавець, замовник, експерт тощо), що базуються на національних концепціях, стратегіях і програмах розвитку й безпеки
• Розробка та реалізація регіональних програм розвитку системи забезпечення транспортної безпеки
• Координація зусиль різних галузей транспорту і транспортних підприємств різної форми власності у створенні єдиного транспортно-комунікаційного простору
• Підтримання та відтворення транспортної інфраструктури
МІСЦЕВИЙ РІВЕНЬ
• Забезпечення мобільності населення, та їх вільний доступ до безпечних перевезень
• Участь у загальнодержавних програмах (мається на увазі, як виконавець, замовник, експерт тощо), що базуються на національних стратегіях і концепціях розвитку й безпеки, у частині, що стосується місцевих громад
• Розробка та реалізація місцевих програм розвитку системи забезпечення транспортної безпеки
• Координація зусиль різних галузей транспорту та транспортних підприємств різної форми власності у створенні єдиного транспортно-комунікаційного простору, що сприяє задоволенню потреб місцевих громад
• Підтримання та відтворення транспортної інфраструктури
• Залучення громадськості до обговорення методів і механізмів реалізації власної політики транспортної безпеки

Рис. 1. Рівні системи забезпечення транспортної безпеки

Водночас система забезпечення транспортної безпеки за специфікою своїх соціальних функцій, цілей, ролі й статусу є підсистемою системи забезпечення національної безпеки держави.

Під час дослідження системи забезпечення транспортної безпеки в тому чи іншому аспекті можна говорити лише про те, що характеристики цього плану будуть перманентно домінувати, але не виключати інших, утворюючи з ними складну та гармонійну загальну систему.

Найпростіший спосіб виділення системи – перерахування елементів і зв'язків, що їй належать. Однак, коли ми говоримо про систему забезпечення транспортної безпеки, виникають труднощі із віднесенням тих чи інших елементів до неї як до системи. Як труднощі на регіональному рівні можна виділити велику різноманітність елементів, що так чи інакше пов'язані з діяльністю державних органів, які мають забезпечувати процеси управління безпекою в транспортній сфері. Дуже часто виокремлюють елементи, що стають об'єктами діяльності в транспортній сфері. Найприроднішим є виокремлення системи забезпечення транспортної безпеки за адміністративно-правовими та територіально-організаційними ознаками.

Проте існує низка проблем, особливості яких не дають змогу застосовувати такий підхід. Насамперед це проблема розвитку системи забезпечення транспортної безпеки. Розв'язуючи її, необхідно пам'ятати про динаміку співвідношення системи забезпечення транспортної безпеки й інших суб'єктів, що беруть участь у структуризації транспортного простору, експлуатації та організації транспортних комунікацій, створенні єдиного правового поля. Перерахування в такому випадку неможливе не тільки через величезну кількість елементів, але й через неможливість передбачення апіорі до спеціального дослідження, які елементи слід зберегти, у яких зробити зміни тощо. У цих умовах єдиний метод – процесно-функціональне виокремлення.

Пропонуємо під системою забезпечення транспортної безпеки розглядати елементи, які відповідають за:

- стратегічні пріоритети розвитку: безпеку, мобільність, доступність, випереджальний економічний розвиток, захист соціального і навколишнього середовища, забезпечення національної безпеки, safety&security тощо;

- протидію викликам:

- глобалізація та інтеграція потребують проведення гармонізації стандартів, нормативно-закріплення боротьби з монополіями та створення конкурентного середовища для міжнародних перевезень;

- урбанізація населення, що зростає, викликає відношення до міського транспорту як до суспільного блага. Держава враховує та приймає вибір громади, але він має свою ціну, з'являються “транспортно-занедбані” регіони, які також потрібно розвивати;

- екологічний колапс, невідновлювані джерела енергії тощо – комплексна проблема;

- розвитку економіки потрібен уже не просто процес переміщення з місця на місце, а кероване прогнозоване переміщення, точно в строк, як одна з особливостей технологічного процесу, бажано, щоб формальності – митні, податкові, невідповідності транспорту – вирішувались у процесі переміщень;

- розвиток і відтворення транспортної мережі, враховує право прийдешніх поколінь на екологічне благополуччя; невідповідність інтересів окремої людини і суспільства, держави і регіону тощо;

- формальні й неформальні об'єднання протидіють інноваційним технологіям, направленим на технологізацію процесу переміщення, його обслуговування, та спробам зробити їх більш прозорими;

- суспільно необхідну функцію захисту держави від екологічних, соціальних, економічних і технічних злочинів у сфері транспорту;

- ефективність транспортних мереж держави шляхом створення сприятливих умов для швидкого пропуску через державні кордони і всередині країни транспортних засобів.

Необхідно враховувати характер суперечностей у системі забезпечення транспортної безпеки як соціальної системи. До них слід зарахувати такі суперечності:

- обумовлені сформованим в її структурі поділом за рівнями чи за підрозділами департаменталізації;
- між особистим і безособовим, індивідуальним, груповим і загальним у структурі зв'язків та діючих норм;
- спричинені структурою зовнішніх і внутрішніх соціальних цілей.

Особливе місце має суперечність між постачальником послуг і їх кінцевим споживачем. Відповідно до наявної парадигми економічних відносин (ефективність використання капіталу) відбуваються два процеси, що протидіють одне одному:

- споживач послуг докладє зусиль до мінімізації витрат, дуже часто під час такої мінімізації погіршується безпека;
- постачальник зацікавлений у збільшенні обсягу та вартості послуг, які мають бути спожиті.

Завдання органів державної влади зменшувати або вирішувати ці протиріччя, тому використовується весь потенціал органів управління. Механізми такого регулювання різноманітні: від прямого контролю за ціноутворенням, визначаючи рівень рентабельності тощо, до використання механізмів партнерства держави і приватного капіталу великих і державотвірних проектів. Велике місце відводиться ліцензуванню допуску до надприбуткових сегментів ринку або таких, що мають сталий і прогнозований прибуток, мало залежать від кон'юктури ринку, сезонних коливань тощо. Залишається важким до врегулювання дотаціювання послуг, які є критичними для споживачів і переходять із категорії комерційних операцій до категорії “суспільне благо”. Саме в урегулюванні таких питань особливо чітко виявляється соціальна функція держави.

Будь-яке виокремлення системи як перший етап дослідження – неповне й неточне. Тому система транспортної безпеки має уточнюватися в процесі подальших досліджень, насамперед на етапі опису системи та створення її моделі. Такий методологічний принцип приводить до операційної процедури виокремлення, за С. Біром та У. Р. Ешбі, коли за допомогою орієнтованого аналізу елементів устанавлюються функціональні зв'язки між ними, а також уточнюється елементний склад за функціями системи [2].

Динамічність меж системи забезпечення транспортної безпеки залежить, таким чином, від об'єктивних змін, що відбуваються у сфері транспорту, і від зміни наших знань і уявлень про неї. Звідси впливає найважливіша методологічна вимога динамічності меж системи транспортної безпеки під час упорядкування досліджень, передусім розвитку транспортної безпеки держави.

Наступним етапом системного дослідження є опис виокремленої системи, який має бути:

- цілеспрямованим (мета дослідження багато в чому визначає способи і форму опису);
- багаторівневим;
- таким, що відображає транспортну безпеку в її цілісності;
- структурованим, що відображає внутрішню композицію з деталізацією, достатньою для цілей дослідження;
- уніфікованим, тобто із дотриманням принципу інформаційної єдності в ієрархії понять і параметрів опису.

Складні штучні системи, що створюються і розвиваються людьми, – це насамперед функціональні системи. Іншими словами, вони створені для виконання в соціально-економічній системі комплексу об'єктивно необхідних функцій, обумовлених їх призначенням. Цільова функція виражає залежність усіх параметрів системи від стану середовища

та параметрів процесів, які відбуваються в самій системі. Для виявлення функціональної сутності системи необхідно описати її функції, критерії ефективності функціонування, процеси функціонування та їх параметри на кожному рівні ієрархії як для сформованих, так і для прогнозованих умов, а також альтернатив розвитку транспортної безпеки. Наявність у системі ієрархії потребує, щоб опис функціонування більш високого рівня залежав від агрегування характеристик нижчого рівня. Таким чином, опис системи забезпечення транспортної безпеки містить багато критеріїв. Зокрема, це сукупність характеристик цілей, засобів їх досягнення і критеріїв ефективності.

Проблема встановлення об'єктивних закономірностей розвитку складних систем, що саморозвиваються, є насамперед проблемою методологічною. Це передбачає:

- аналіз відповідності цілей розвитку системи забезпечення транспортної безпеки та інтересів і потреб соціальних груп, що виявляються включеними до транспортної політики, склад і соціальна структура яких безупинно розширюються й ускладнюються;

- визначення напрямів і завдань удосконалення організаційних та інституціональних основ взаємодії з учасниками транспортних процесів, державними й недержавними структурами, а також з міжнародними інститутами, що формують правові відносини й норми в цій сфері;

- виявлення можливостей активного залучення всіх рівнів посадових осіб органів державної влади, які є суб'єктами управління системи забезпечення транспортної безпеки держави у виконанні завдань розвитку і створення умов для реалізації їх творчого та професійного потенціалу.

Особливістю системи забезпечення транспортної безпеки, як уже зазначалося, є надзвичайно тісний зв'язок з усіма соціально-економічними процесами, що відбуваються в країні, і зі змінами комунікаційних, зокрема транспортних, мереж у світі. Цим пояснюються труднощі техніко-економічного підходу до аналізу процесів розвитку, що панує нині в питаннях їх прогнозування. Однак система забезпечення транспортної безпеки – соціально мотивована. У такий спосіб визначається, що “ланкою законодавства” є соціально-економічні, політичні та інші конфлікти, які, зрозуміло, накладають свої обмеження на відповідні характеристики й показники системи забезпечення транспортної безпеки.

Отже, для вивчення процесів розвитку системи забезпечення транспортної безпеки необхідно застосовувати методологію дослідження великомасштабних соціально-економічних процесів. Розробляти цю методологію необхідно в межах системного підходу, оскільки розвиток транспортної безпеки обумовлює всю ЗЕД та суттєвим чином впливає на систему забезпечення національної безпеки держави в цілому. Він принципово не зводиться до розвитку окремих частин і тим більше до динаміки змін показників їх роботи.

Нині з цією метою широко застосовуються експертні методи: статистичний аналіз, імітаційне моделювання і, нарешті, найбільш традиційні методи історичного аналізу та діалектичного матеріалізму. Зазначимо, що для великих систем неможливо використовувати методи прямого експериментування. Це пов'язано з унікальністю і необоротністю розвитку таких систем, як система забезпечення транспортної безпеки.

Об'єктивна необхідність системного підходу до дослідження процесів розвитку визначає потребу в цілісному розгляді системи транспортної безпеки. Тим часом зазначені методи не можуть дати необхідних результатів або за повнотою (статистичні й імітаційні методи обмежені наявною інформацією), або за точністю (історичний метод дає лише вербальне уявлення; експертний – дуже суперечливі результати).

Тому останнім часом деякі дослідники розробляють ієрархічні ітераційні процедури досліджень, позбавлені зазначених недоліків. Найбільш відмінною рисою, що дає змогу говорити про необхідність використання передусім подібних методів, є їх послідовна системність, велика типізованість і гнучкість.

Таким чином, методологія системного, структурно-функціонального аналізу інститутів публічного управління, у нашому дослідженні – системи забезпечення транспортної безпеки, відкриває нові шляхи для оптимізації процесу інституціоналізації системи забезпечення національної безпеки держави, дає можливість для застосування ефективних управлінських впливів на процес її функціонування, стабілізує взаємодію цього державного інституту з іншими інститутами держави.

Інтерпретація системи забезпечення транспортної безпеки як інституту публічного управління обумовлює необхідність застосування до її аналізу інституціонального підходу. Інституціональний підхід в управлінні виявляє асоційовані суб'єкти управління, дає підстави для розгляду проблеми відповідальності соціального інституту управління перед громадянами.

Кожен інститут, який належить до певної соціальної структури, організовується для виконання тих чи інших суспільно значущих (наприклад, виживання, матеріальний добробут, соціальна стабільність) цілей і функцій. Як правило, фундаментом чи базисною системою соціального інституту є сукупність закріплених і легітимізованих санкцій, конституціоналізований порядок виконання тих чи інших дій, поведінкових актів.

Дослідження систем управління до основи моделей раціонального вибору й економічного розуміння інституціональних обмежень становить безсумнівну зацікавленість. Концепція раціонального вибору дає змогу будувати ідеально-типові конструкції, а вивчення інституціональних обмежень – досліджувати вплив неформальних установлень на нормальні, що власне й пояснює відхилення від ідеально-типових конструкцій.

Інституціональний погляд на систему транспортної безпеки суттєво узагальнює її концептуальне розуміння, переборює стереотип традиційного “діяльнісного” бачення. Аналіз системи забезпечення транспортної безпеки як інституту публічного управління дає додаткові можливості в осмисленні соціальних основ транспортної безпеки держави, виявленні її місця в структурі влади і публічного управління.

Сучасне соціальне пізнання формує картину світу суспільства, яка має “містити в собі також і суб'єкта пізнання, причому робити це на колективному й індивідуальному рівнях через онтологізацію змістоутворювальних інформаційно-діалогових комунікативно-пізнавальних процесів” [3, 70]. Тільки така картина соціальної дійсності адекватна їй, коли в неї включений суб'єкт суспільної діяльності, причому “засобом такого “включення” повинна стати синергетика” [3, 70]. Саме з позицій синергетики слід розглядати сучасне складне суспільство, елементом якого є держава з таким її інститутом, як система забезпечення транспортної безпеки, завдання якої полягає в захисті національних інтересів, збереженні динамічного потенціалу економічних комплексів, підтримці й стимулюванні життєдіяльності соціальних груп і верств у процесі взаємодії України зі світовим співтовариством, забезпеченні безпеки взаємодії людини з транспортними системами. Суспільство як система є невизначеною складністю, переплетенням гетерогенних зв'язків і взаємодій, воно диференціюється всередині на безліч усіляких утворень і системних рівнів – від родин до держав і співдружностей в цілому. “Як для суспільних структур, так і для процесів, інститутів і механізмів повністю застосовна, – пише В. Коллонтай, – методологія аналізу, коли окремі ланки громадського життя розглядаються як елементи в ієрархії систем, зі своїми мега-, макро-, мезо-, мікро- і т. ін. системами. Кожна ланка суспільної системи має власну внутрішню логіку розвитку, але при цьому їх розвиток значною мірою залежить від навколишнього середовища (природного й суспільного), від взаємодії з іншими компонентами системи” [4, 137]. Такий підхід має виявити місце й роль системи забезпечення транспортної безпеки в життєдіяльності суспільства як автономної, самокерованої, організованої складної ієрархії систем.

Щодо позиції кібернетичної теорії систем такого типу, суспільство належить до однієї з найвисокоорганізованіших ієрархічних систем, і його можна уявити у вигляді моделі [5; 6], основними вузлами якої є:

- 1) організатор – система, що управляє суспільством (якщо вона перебуває всередині організованої системи систем (суспільства), то її кваліфікують як самокероване суспільство);
- 2) рецептор – орган, що сприймає інформацію ззовні системи;
- 3) ефектор – орган, що виробляє відповідні реакції для впливу на навколишнє середовище;
- 4) корелятор – система, що слугує для переробки й збереження інформації з метою задоволення потреби системи (у сукупності все це становить інформаційний потік системи);
- 5) акумулятор – орган, що дає змогу використати енергію оточення;
- 6) джерело енергії (у цьому випадку систему називають самостійною). Зрозуміло, що між всіма цими основними вузлами існують прямі й зворотні зв'язки, що дають змогу функціонувати системі як єдиному цілому. Дана модель описує системи, що характеризуються самосвідомістю, мисленням і нетривіальним поведінням – люди, соціальні організації й сама суспільна система систем.

Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямі. Процеси глобалізації в сучасному світі висувають нові вимоги до публічного управління системою забезпечення транспортної безпеки. Саме цим зумовлена необхідність доповнення системної парадигми синергетичним та процесно-функціональним підходами, які надають системному підходу нової якості – темпоральності.

Ураховуючи комплексний характер методології дослідження, у процесі її реалізації слід передбачити застосування різних методів, які можуть бути умовно поділені на такі основні групи:

- порівняльні (порівняльно-історичний; ретроспективний; діалектичний; конкретного аналізу; періодизації; хронологізації тощо);
- емпіричні (спостереження, експертне оцінювання, статистичний та контент-аналіз, експеримент, моделювання);
- інтегративні, що поєднують окремі методи двох попередніх груп і досліджують комплексно, у взаємозв'язку і взаємодоповненні, найважливіші елементи об'єкта дослідження.

Зважаючи на викладене вище, зазначимо, що дослідження системи забезпечення транспортної безпеки України як складної соціально-управлінської конструкції необхідно для подальшого розвитку теорії національної безпеки та науки державного управління.

Список використаних джерел:

1. Оболенський О. Ю. Державне управління та державна служба: сучасні напрями розвитку / Оболенський О. Ю. – Одеса : АО БАХВА, 2003. – 320 с.
2. Бир С. Кибернетика и управление производством ; пер. с англ. / Бир С. – М. : Физматгиз, 1965. – 275 с.
3. Аршинов В. Философия самоорганизации. Новые горизонты / В. Аршинов, Я. Свирский // Общественные науки и современность. – 1993. – № 3. – С. 70–76.
4. Коллонтай В. На стыке естественных и общественных наук: вклад И. Пригожина / В. Коллонтай // Мировая экономика и международные отношения. – 1998. – № 4. – С. 137–143.
5. Боулдинг К. Общая теория систем – скелет науки / К. Боулдинг // Исследования по общей теории систем. – 1969. – С. 106–124.
6. Волкова В. Н. Основы теории систем и системного анализа / Волкова В. Н. – СПб. : Образование и культура, 1997. – 510 с.