Міністерство освіти і науки України
Національне агентство України з питань державної служби
Івано-Франківська обласна державна (військова) адміністрація
Івано-Франківська обласна рада
Івано-Франківська міська рада
Національна Академія педагогічних наук України
Товариство «Знання» України
Івано-Франківський національний технічний університет нафти і газу
Факультет права та адміністрації Ягеллонського університету (Краків, Республіка Польща)
Гданський університет (Гданськ, Республіка Польща)
Гданська філія Академії Вістула у Варшаві (Республіка Польща)
Факультет європейських студій Університету Бабеша-Бойяї (Клуж Напока, Румунія)
Вища школа права і адміністрації (Жешув), (Республіка Польща)
Каунаський технологічний університет (Литовська Республіка)
Києво-Могилянська школа врядування імені Андрія Мелешевича
Національного університету «Києво-Могилянська академія»
Школа врядування Національного університету «Острозька академія»
Інститут права, психології та інноваційної освіти
Національного університету «Львівська політехніка»
Національний університет «Чернігівська політехніка»
Вища школа публічного управління

ПУБЛІЧНЕ УПРАВЛІННЯ ТА АДМІНІСТРУВАННЯ В УКРАЇНІ: ЄВРОІНТЕГРАЦІЙНИЙ ПОСТУП

Збірник матеріалів
ІІІ-ї Всеукраїнської науково-практичної конференції
за міжнародною участю

29 травня 2026 р.

Івано-Франківськ
2026

ISBN 978-617-8435-80-6
УДК 35

Рекомендовано до друку рішенням Вченої ради Івано-Франківського національного технічного університету нафти і газу (протокол № 08/699 від 23 червня 2026 р.)

Публічне управління та адміністрування в Україні: євроінтеграційний поступ : матеріали ІІІ-ї Всеукраїнської науково-практичної конференції за міжнародною участю (Івано-Франківськ, 29 травня 2026 р.); за наук. ред. проф. І. І. Чудика, Д. І. Дзвінчука, І.ºП.ºЛопушинського; упоряд. Л. С. Мосора. Т. 1. Івано-Франківськ : ІФНТУНГ, 2026. 828 с.

У збірнику розміщено матеріали доповідей учасників ІІІ-ї Всеукраїнської науково-практичної конференції за міжнародною участю «Публічне управління та адміністрування в Україні: євроінтеграційний поступ».

Під час дискусій та обміну досвідом обговорено підвищення ефективності публічного управління з урахуванням європейського досвіду та дії правового режиму воєнного стану в Україні; питання оптимізації діяльності органів влади на державному, регіональному та місцевому рівнях; проблеми та напрацьовано рекомендації щодо розвитку компетентності публічних службовців; розвиток лідерства в публічному управлінні, підготовка та підвищення кваліфікації кадрів державної служби та служби в органах місцевого самоврядування, європейські стандарти безбар'єрності в системі публічного управління.

Матеріали конференції будуть корисними для фахівців у сфері публічного управління, працівників органів державної влади та органів місцевого самоврядування, науковців, викладачів, здобувачів вищої освіти, а також усіх, хто цікавиться особливостями публічного управління та адміністрування в умовах війни і в повоєнний період.

Матеріали друкуються мовами оригіналів.
За виклад, зміст і достовірність матеріалів відповідають автори.

© Івано-Франківський національний технічний університет нафти і газу, 2026.

Богдан КУРЯЧИЙ ОСОБЛИВОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ МЕХАНІЗМІВ ПУБЛІЧНОГО УПРАВЛІННЯ ПІДРОЗДІЛАМИ ДЕРЖАВНОЇ СЛУЖБИ УКРАЇНИ З НАДЗВИЧАЙНИХ СИТУАЦІЙ	242
Владислав МУСІЙ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ПУБЛІЧНОГО УПРАВЛІННЯ ТА АДМІНІСТРУВАННЯ ЗАКЛАДУ ОСВІТИ В УМОВАХ ВИКОРИСТАННЯ ДИСТАНЦІЙНОГО НАВЧАННЯ	246
Аліна ПОМАЗА-ПОНОМАРЕНКО, Дмитро ТАРАДУДА МЕДІАГРАМОТНІСТЬ ЯК ЧИННИК НАЦІОНАЛЬНОЇ СТІЙКОСТІ ДО ІНФОРМАЦІЙНОЇ АГРЕСІЇ	249
Андрій ПУПЕНКО ІНСТРУМЕНТИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ВІЙСЬКОВОЇ БЕЗПЕКИ ДЕРЖАВИ	252
Роман ПЯТКІВСЬКИЙ ЕТИКА СЛУЖІННЯ В СИСТЕМІ ПУБЛІЧНОГО УПРАВЛІННЯ ЯК СКЛАДНИК НАЦІОНАЛЬНОЇ БЕЗПЕКИ	254
Григорій РАДЗІВІЛОВ, Олег ДЄГТЯР КІБЕРБЕЗПЕКА В УМОВАХ ЦИФРОВОЇ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ	260
Віктор СЕРДИНСЬКИЙ ВІЙНА ЯК КАТАЛІЗАТОР ЄВРОПЕЙСЬКОЇ ІНТЕГРАЦІЇ УКРАЇНИ: ПОЛІТИЧНИЙ ТА БЕЗПЕКОВИЙ ВИМІР	264
Сергій СЕРДИНСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНА БЕЗПЕКА УКРАЇНИ В КОНТЕКСТІ ЄВРОПЕЙСЬКОЇ ІНТЕГРАЦІЇ ПІД ЧАС ВІЙНИ	266
Іван СОЛОМНІКОВ ТРАНСПОРТНА БЕЗПЕКА В СИСТЕМІ ПУБЛІЧНОГО УПРАВЛІННЯ НАЦІОНАЛЬНОЮ СТІЙКІСТЮ УКРАЇНИ	269
Андрій СТЕФАНІВ ДЕКАРБОНІЗАЦІЯ ТА ЕНЕРГЕТИЧНА БЕЗПЕКА: ПЕРЕКАЛІБРУВАННЯ ПОЛІТИКИ?	273
Павло СТОЛЯРСЬКИЙ ОРГАНІЗАЦІЯ ДІЯЛЬНОСТІ ЦЕНТРІВ НАДАННЯ АДМІНІСТРАТИВНИХ ПОСЛУГ В УМОВАХ БЕЗПЕКОВИХ ЗАГРОЗ ТА КРИЗОВОГО РЕАГУВАННЯ	278

Ради Європи в Україні. URL: https://www.coe.int/uk/web/kyiv/strengthening-ukrainian-law-enforcement-agencies-during-war-and-post-war-period-phase-%D1%96%D1%96 (дата звернення: 15.05.2026).

УДК 351.86:656.025:338.49

Іван СОЛОМНІКОВ,
кандидат економічних наук, доцент,
проректор з науково-педагогічної роботи
Український державний університет залізничного транспорту,
м. Харків, Україна

ТРАНСПОРТНА БЕЗПЕКА В СИСТЕМІ ПУБЛІЧНОГО УПРАВЛІННЯ НАЦІОНАЛЬНОЮ СТІЙКІСТЮ УКРАЇНИ

Повномасштабна війна змінила практичний зміст транспортної безпеки в Україні. У мирній управлінській моделі її часто пов'язували з технічним станом інфраструктури, безпекою руху, охороною перевезень і дотриманням правил експлуатації. Після 2022 року транспортна безпека стала частиною здатності держави підтримувати життєдіяльність територій, переміщувати людей і вантажі, проводити евакуацію, обслуговувати гуманітарні маршрути та тримати оборонну логістику. Для публічного управління транспорт уже постає інфраструктурою національної стійкості поряд із галузевою економічною роллю.

Нормативну основу для такого трактування вже сформовано. Закон України «Про національну безпеку України» визначає засади державної політики у сфері національної безпеки та розмежовує повноваження суб'єктів безпекового сектору [1]. Стратегія національної безпеки України фіксує потребу в захисті людини, суспільства і держави від воєнних, політичних, економічних, інформаційних та інших загроз [2]. Концепція забезпечення національної системи стійкості уточнює, що держава і суспільство мають ідентифікувати загрози, виявляти вразливості, оцінювати ризики, реагувати на кризові ситуації та відновлюватися після них [3]. У транспортній сфері ці положення треба переводити в процедури, оскільки порушення роботи вузлів, коридорів, станцій, мостів, портів або цифрових сервісів швидко переходить у соціальні, оборонні та економічні втрати.

Транспортна безпека в системі національної стійкості має фізичний,

організаційний і цифровий виміри. Перший стосується колій, автошляхів, мостів, вокзалів, тягових підстанцій, диспетчерських центрів, депо, станційних об'єктів, логістичних терміналів і прикордонних переходів. Їх пошкодження порушує графік руху, скорочує пропускну спроможність і ускладнює розподіл рухомого складу. Другий вимір охоплює правила пріоритетності потоків, резервування потужностей і взаємодію між видами транспорту під час криз. Третій вимір пов'язаний із захищеністю інформаційних систем, через які планують маршрути, оформлюють документи, розподіляють вагони, продають квитки, моніторять рух і передають дані між учасниками перевезень.

Воєнний досвід України показав, що транспортна система не може спиратися на один канал руху або один управлінський центр без резерву. Для залізничного транспорту це означає потребу зберігати роботу опорних напрямків, мати альтернативні маршрути для вантажних і пасажирських потоків, підтримувати ремонтні спроможності ближче до місць фактичного навантаження, швидко відновлювати інфраструктуру після пошкоджень. Для автомобільного транспорту значення мають доступ до територій з розосередженим попитом, підвезення до станцій і терміналів, робота в останній милі, перевезення малих партій вантажів та евакуаційна мобільність. Публічне управління має враховувати різну роль видів транспорту, оскільки однакові рішення для різних сегментів часто дають слабкий результат.

Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року, схвалена 2024 року разом з операційним планом заходів на 2025-2027 роки, повертає транспортну політику до завдань відновлення, європейської інтеграції, безпеки, модернізації інфраструктури та підвищення якості перевезень [4]. Для теми національної стійкості значення має перехід положень стратегії в бюджетні рішення, проєктування об'єктів, закупівлі, кадрову підготовку, цифрові платформи, протоколи кризового реагування та міжвідомчу координацію. Стратегічний документ набуває управлінського змісту через черговість інфраструктурних робіт, джерела фінансування, відповідальні органи і показники готовності транспортної системи.

Координація визначає практичну дієвість транспортної безпеки. Органи центральної влади, військові адміністрації, місцеве самоврядування, перевізники, оператори інфраструктури, прикордонні й митні органи, ДСНС, правоохоронні структури та суб'єкти кіберзахисту працюють з

різними масивами інформації. Проблема виникає тоді, коли дані про пошкодження, пропускну спроможність, потреби громад, наявність рухомого складу, гуманітарні вантажі, стан доріг і безпекові обмеження рухаються між органами повільніше, ніж сама кризова ситуація. Саме тому потрібні сталі правила обміну даними, розподіл відповідальності і контактні точки на кожному рівні управління.

Окремої уваги потребує взаємозв'язок транспортної та кібербезпеки. Закон України «Про основні засади забезпечення кібербезпеки України» визначає правові й організаційні основи захисту інтересів людини, суспільства та держави у кіберпросторі [5]. Для транспорту це питання має прикладний зміст. Кібератака на інформаційну систему перевізника, логістичного оператора або органу управління може зупинити оформлення документів, ускладнити продаж квитків, порушити комунікацію з пасажирами, затримати вантажні операції, створити помилки в обліку та плануванні руху. Резервні канали зв'язку, перевірені копії даних, процедури ручного відновлення і тренування персоналу мають входити до звичайного управлінського циклу, а не готуватися після інциденту.

Соціальний й економічний виміри транспортної безпеки проявляються через доступність територій та витрати бізнесу. Населений пункт без стабільного сполучення швидше втрачає доступ до медичних, освітніх, адміністративних і торговельних послуг. Порушення підвезення до залізничних станцій або автобусних маршрутів ускладнює евакуацію, повернення людей, доставку ліків і товарів першої потреби. Для бізнесу затримка вантажу на вузлі або прикордонному переході збільшує оборотний капітал у дорозі, змінює графіки виробництва, підвищує вартість зберігання, створює ризик невиконання контрактів. Ці зв'язки треба враховувати під час пріоритезації ремонтів, погодження режимів руху, організації прикордонної інфраструктури та розподілу інвестиційних ресурсів.

Управлінська модель транспортної безпеки для національної стійкості має спиратися на ризик-орієнтоване планування. Доцільно разом оцінювати ймовірність події та наслідки для мобільності населення, оборонної логістики, роботи підприємств, гуманітарного постачання, доступу до медичної допомоги та міжнародних коридорів. Практичним інструментом може стати паспорт стійкості транспортного вузла або коридору з даними про пропускну спроможність, резервні маршрути, час відновлення, ремонтний ресурс, альтернативне енергоживлення, захищеність цифрових систем і порядок міжвідомчої взаємодії. Для оцінювання варто

використовувати показники готовності, неперервності та відновлення, зокрема час відновлення руху після пошкодження, тривалість простою на вузлах, пропускну спроможність прикордонних переходів і частку цифрових сервісів з резервним контуром.

Отже, транспортна безпека в Україні має розглядатися як управлінський складник національної стійкості. Її зміст охоплює фізичний захист інфраструктури, організацію неперервних перевезень, цифрову захищеність, соціальну доступність, економічну передбачуваність і міжвідомчу координацію. Для публічного управління головним завданням стає перехід від загальних безпекових формулювань до процедур, показників і відповідальності. Транспортна система здатна підтримувати стійкість держави тоді, коли органи влади, перевізники та громади мають узгоджені дані, резервні рішення, зрозумілу черговість дій і ресурс для швидкого відновлення руху.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Про національну безпеку України : Закон України від 21.06.2018 № 2469-VIII. URL: https://zakon.rada.gov.ua/go/2469-19 (дата звернення: 27.05.2026).

2. Про Стратегію національної безпеки України : Указ Президента України від 14.09.2020 № 392/2020. URL: https://zakon.rada.gov.ua/go/392/2020 (дата звернення: 27.05.2026).

3. Про запровадження національної системи стійкості : Указ Президента України від 27.09.2021 № 479/2021. URL: https://zakon.rada.gov.ua/go/479/2021 (дата звернення: 27.05.2026).

4. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року та операційного плану заходів на 2025-2027 роки : Постанова Кабінету Міністрів України від 27.12.2024 № 1550. URL: https://zakon.rada.gov.ua/go/1550-2024-%D0%BF (дата звернення: 27.05.2026).

5. Про основні засади забезпечення кібербезпеки України : Закон України від 05.10.2017 № 2163-VIII. URL: https://zakon.rada.gov.ua/go/2163-19 (дата звернення: 27.05.2026).