

Микола Миколайович ГРИБАН*(Харківський національний університет внутрішніх справ, м. Харків)***СУТНІСТЬ БЕЗПЕКИ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ ЗАГАЛЬНОГО КОРИСТУВАННЯ ЯК ОБ'ЄКТУ ДЕРЖАВНОГО НАГЛЯДУ (КОНТРОЛЮ)**

У статті наголошено на тому, що сутність безпеки на автомобільному транспорті загального користування як об'єкта нагляду (контролю) можна розкрити шляхом звернення до особливостей забезпечення безпеки на автомобільному транспорті загального користування, новітніх соціально-економічних, урбанізаційних реалій та підходів до розуміння транспорту; модернізації громадського транспорту, розвитку вуличної мережі з урахуванням забезпечення її пріоритетів, адаптація міського простору до пересування вразливих учасників дорожнього руху, врахування передового досвіду зарубіжних держав та окремих міст, спрямованості на позитивні зміни у навколишньому середовищі за рахунок використання екологічно чистих (і/або відновлювальних) енергетичних ресурсів, формування культури безпеки, а також лідерства у сфері безпеки, врахування національної безпеки як всеохоплюючої категорії, спрямованості на проведення освітніх заходів з безпеки дорожнього руху, використання новітніх інструментів обробки великої кількості доступних даних за допомогою інтелектуальних систем.

Ключові слова: безпека, автомобільний транспорт загального користування, об'єкт, державний нагляд, контроль.

Постановка проблеми. Розглядаючи сутність транспорту, Пан Гі Мун слушно відзначив, що транспорт є життєво важливим для кожної людини, стійкий транспорт допомагає нам організувати краще майбутнє, знизити рівень бідності при одночасному захисті планети й економічному зростанні¹. У свою чергу польські дослідниці К. Sosik-Filipiak та О. Osypchuk зазначають, що наразі частка автомобільного транспорту в міських транспортних системах є викликом для сучасних міських територій, що динамічно розвиваються відповідно до концепції стійких і розумних міст². У таких умовах все більшого значення набуває потреба адаптувати міський простір до пересування вразливих учасників дорожнього руху, визначення типології та ієрархії рішень, які сприятимуть підвищенню транспортної безпеки, серед яких важливе значення має налагодження механізмів забезпечення безпеки на автомобільному транспорті загального

¹ Activity report 2014 & 2015. International Association of Public Transport. Bruxelles: UITP, 2016. P. 3.

² Sosik-Filipiak K., Osypchuk O. Identification of Solutions for Vulnerable Road Users Safety in Urban Transport Systems: Grounded Theory Research. *Sustainability*. 2023. № 15 (13). URL: <https://www.mdpi.com/2071-1050/15/13/10568>.

користування.

У вітчизняній науковій думці окремим проблемним аспектам сутності безпеки як об'єкту адміністративно-правового регулювання приділялась увага різними вітчизняними та зарубіжними дослідниками. Зокрема, до цієї проблематики звертались А. В. Бабич, А. І. Берлач, В. М. Бевзенко, В. Т. Білоус, К. Л. Бугайчук, С. В. Ківалов, О. В. Когут, Т. О. Коломоєць, В. К. Колпаков, О. А. Моргунов, О. М. Музичук, О. М. Рєзнік та інші. Втім, незважаючи на розлоге і ґрунтовне вивчення багатьох проблемних аспектів, вчені поза своєю увагою залишили сутність безпеки на автомобільному транспорті загального користування як об'єкту державного нагляду (контролю) у нових цифрових та інформаційних реаліях.

Мета статті полягає в тому, щоб розглянути сутність безпеки на автомобільному транспорті загального користування як об'єкту державного нагляду (контролю). Для досягнення вказаної мети необхідно вирішити такі завдання: окреслити новітні соціально-економічні, урбанізаційні реалії та підходи до розуміння транспорту; розглянути сутність терміну «безпека» у роботах провідних вітчизняних і зарубіжних дослідників; сформувати авторське розуміння безпеки на автомобільному транспорті загального користування як об'єкту нагляду (контролю).

Наукова новизна дослідження полягає в тому, що в ньому крізь призму інтересів вразливих учасників дорожнього руху, врахування передового досвіду зарубіжних держав та окремих міст, спрямованості на позитивні зміни у навколишньому середовищі надано авторське визначення безпеки на автомобільному транспорті загального користування як об'єкту нагляду (контролю).

Виклад основного матеріалу. На початку нашого даного підрозділу ми вважаємо доречним крізь призму зарубіжного досвіду окреслити новітні соціально-економічні, урбанізаційні реалії та підходи до розуміння транспорту, які, у свою чергу, формують сприйняття сутності безпеки на автомобільному транспорті загального користування.

Розглядаючи сутність транспорту, Пан Гі Мун слушно відзначив, що транспорт є життєво важливим для кожної людини, стійкий транспорт допомагає нам організувати краще майбутнє, знизити рівень бідності при одночасному захисті планети й економічному зростанні»¹.

Латвійські дослідники А. Patlinsa, N. Kunicina, L. Ribickis наголошують, що останні роки характеризуються високим рівнем автомобілізації населення, зростанням соціальної значущості громадського транспорту. До негативних наслідків збільшення кількості приватних автомобілів на вулицях можна віднести затори, забруднення, проблеми з безпекою та брак місць для паркування. У світі такі проблеми вирішуються за рахунок модернізації громадського транспорту, розвитку вуличної мережі з

¹ Activity report 2014 & 2015. International Association of Public Transport. Bruxelles: UITP, 2016. P. 3.

урахуванням забезпечення її пріоритетів, виділення смуг з урахуванням структури та технічного рівня транспортних засобів¹.

Саме тому сучасні дослідження у сфері адміністративно-правового регулювання безпеки на транспорті мають охоплювати новітнє бачення та останні тенденції урбанізаційних процесів у світі, а також враховувати передовий досвід зарубіжних держав та окремих міст, які впевнено утримують лідерські позиції у соціально відповідальному, екологічному, рівному та доступному міському будівництві. Адже безпека на транспорті не може, на наше глибоке переконання, розглядатися окремо від розбудови міста в цілому. Так, представники мультинаціонального наукового колективу Friant M., Reid K., Boesler P., Vermeulen W., Salomone R. наголошують, що міста відіграють центральну роль у циркулярній економіці, оскільки вони є важливими центрами виробництва та споживання, відповідальними за 80% світового ВВП. Враховуючи, що європейські міста є особливо важливими через їх вплив у світовій економіці як основні ринки та місця промислових і соціальних інновацій, дослідники порівнюють досвід містобудування у Глазго, Амстердамі та Копенгагені, у результаті чого констатують, що техноцентричні підходи, у тому числі у сфері регулювання безпеки на транспорті, домінують у всіх трьох містах².

Водночас китайські науковці Gao Ziyou, Huang Hai-jun, Guo, Jifu, Yang, Lixing, Wu Jianjun, аналізуючи цифрові та науково-технічні реалії сьогодення, стверджують, що впровадження революційних інновацій у транспортну галузь неминуче спричинить серйозні потрясіння у транспортному секторі. Однак, як зауважують науковці, існуючим дослідженням бракує систематичних теорій і методологій для представлення базових характеристик майбутніх міських транспортних систем. Розглядаючи проблематику інституційного забезпечення розвитку інновацій у транспортній галузі, науковці відзначають, що у 2022 році Національний фонд природничих наук Китаю (NSFC) офіційно схвалив проект Центру фундаментальних наук під назвою «Управління міським транспортом майбутнього». Дослідники наголошують, що проект охоплюватиме міждисциплінарні дослідження для вивчення критичних питань, що впливають на майбутнє управління міським транспортом, буде спрямований на розробку фундаментальних теорій і методів, заснованих на соціальних і технологічних розробках найближчого майбутнього і досліджуватиме інноваційні рішення в сфері міської мобільності³.

¹ Patlins A., Kunicina N., Ribickis L. Increasing capacity of infrastructure for public transport co-modality and sustainability in cities. *Archives of Transport System Telematics*. 2011. № 4 (4). P. 49.

² Friant M., Reid K., Boesler P., Vermeulen W., Salomone R. Sustainable circular cities? Analysing urban circular economy policies in Amsterdam, Glasgow, and Copenhagen. *Local Environment*. 2023. URL: https://www.researchgate.net/publication/370659731_Sustainable_circular_cities_Analysing_urban_circular_economy_policies_in_Amsterdam_Glasgow_and_Copenhagen.

³ Gao Ziyou, Huang Hai-jun, Guo Jifu, Yang Lixing, Wu Jianjun. Future urban transport management. *Frontiers of Engineering Management*. 2023. URL: <https://link.springer.com/article/10.1007/s42524-023-0255-3>.

У світлі окреслених новітніх реалій з'ясуємо саму сутність терміну «транспорт». Як зазначає Н. Г. Фатюха, «дана категорія походить від латинських слів *trans* (через) і *portare* (нести). Продукцією транспорту є процес перевезення, тобто процес переміщення вантажів та пасажирів в середовищі життєдіяльності людини. Транспорт – це галузь економічної інфраструктури, що вважається однією із пріоритетних у державі. Своєрідність транспорту як виду економічної діяльності з надання послуг полягає в тому, що у цій сфері не створюються нові матеріальні цінності, але забезпечується сприяння виробничому процесу інших галузей економіки шляхом переміщення продукції від виробника до споживачів»¹.

Відзначимо, що з середини ХІХ ст. саме завдяки адміністративно-правовому регулюванню з боку держав світу почався як стрімкий розвиток транспорту, так і вдосконалення, модернізація транспортної інфраструктури. Особливо такий розвиток простежується на прикладі автомобільного транспорту загального користування, який виступає економічнішим та більш збалансованим з точки зору сучасного урбанізованого міського середовища аналогом особистого автомобіля. Економічне і соціальне призначення такого транспорту полягає у наданні послуг з перевезення пасажирів, їх ручної поклажі та багажу. І з огляду на це пасажирський транспорт відноситься до сфери послуг населенню, а не до виробничої сфери.

Водночас окремі дослідники, розглядаючи становлення вітчизняного автомобільного транспорту загального користування, зазначають, що після проголошення державної незалежності України у 1991 р. почався процес становлення національного адміністративного і транспортного права. Адже, як зазначають Ю. О. Загуменна та В. В. Лазарєв, «у радянські часи головна роль в організації діяльності та функціонуванні органів державної влади в УРСР до 1990 р. належала Комуністичній партії. Особливостями адміністративно-територіального устрою було те, що на кожному рівні фігурувала відповідна партійна організація, така як обком, райком, міськком, а всі керівники рад чи виконкомів обов'язково належали до правлячої партії»².

Вітчизняна дослідниця Н. Аленіна до транспорту загального користування відносить «автотранспортні підприємства і організації, що перебувають у власності Державного департаменту автомобільного транспорту України. Відмінною рисою транспорту загального користування є те, що він задовольняє потреби в перевезенні вантажів підприємств різних форм власності незалежно від відомчої приналежності, а також у пасажирських перевезеннях населення та переміщення багажу і вантажів громадян»³.

¹ Фатюха Н. Г. Автомобільний транспорт як об'єкт статистичного дослідження. *Статистика України*. 2010. № 1. С. 53.

² Загуменна Ю.О., Лазарєв В.В. Становлення та розвиток органів місцевого самоврядування в Україні (1991–2019 роки). *Право і безпека*. 2020. № 2 (77). С. 107.

³ Аленіна Н. Правове регулювання перевезень автомобільним транспортом в Україні. *Молодий вчений*. 2018. № 5 (57). С. 226.

Л.П. Докіль стоїть на тому, що «автомобільний транспорт загального користування перевозить вантажі в містах і промислових центрах для промислових підприємств, торгових, постачальних і будівельних організацій. На нього покладено завдання з організації міжміських перевезень і централізоване завезення та вивезення вантажів на станції залізниці, у порти й аеропорти. Транспорт загального користування здійснює перевезення і в сільській місцевості, доставляє сільгосппродукцію від виробника до місць її споживання та переробки. Окрім цього транспорт загального користування використовується для організації змішаних перевезень, надання легкових автомобілів державним установам, підприємствам і організаціям для службових поїздок»¹.

Туніські науковці Derbel A. та Boujelbene Y. зауважують, що покращення роботи автомобільного транспорту загального користування може докорінно змінити ситуацію на дорогах. Під таким покращенням дослідники розуміють підвищення якості обслуговування та привабливості громадського транспорту, щоб урівноважити переваги між приватним автомобільним транспортом та автомобільним транспортом загального користування. Дослідники пропонують аналізувати продуктивність останнього шляхом використання системи показників економічної та фінансової ефективності, актуальності та якості обслуговування, контролю операторів громадського транспорту на всіх рівнях, розробки планів управління ризиками продуктивності².

Щодо сутності терміну «безпека», який виступає центральною категорією всього дисертаційного дослідження. Як наголошує Л.М. Полюга: «Безпека – це стан, за якого не загрожує небезпека, і отже, припускає безпеку. Все має свою протилежність, безпека – теж термін, який вживається спеціально для позначення протилежного безпеці – небезпека. Протилежності не існують одне без одного. Безпечний (отже, співвідносний із небезпечним) стан того чи іншого об'єкта. Слова «безпека» і «небезпека» є антонімами – словами, лексичні значення яких протиставляються одне одному, тобто словами із протилежними значеннями»³.

Американські дослідники McMillion N., Smith A., Miller A. розглядають більш комплексну та осмислену на основі програмного підходу категорію «культура безпеки», яка, на думку науковців, охоплює особисту та громадську відповідальність⁴. Як раз на рівні культури як сукупності цінностей можливо підійти до більш глибокого бачення безпеки не лише як специфічного стану, але й як предметної сфери, що лежить в основі функціонування цілої низки соціальних інститутів.

¹ Докіль Л. П., Редзюк А. М., Штанів В. Ф. Основні напрямки розвитку автомобільного транспорту. *Автошляховик України*. 2002. № 1. С. 5–7.

² Derbel A., Boujelbene Y. Performance classification of Tunisian public transport operators. *Public Transport*. 2023. № 15 (2). P. 553.

³ Полюга Л.М. Словник антонімів української мови / за ред. Л.С. Паламарчука. 2-ге вид., допов. і випр. Київ: Довіра, 1999. С. 44.

⁴ McMillion N., Smith A., Miller A. Responsibility as a Foundation of Safety Culture. *Journal of Chemical Health & Safety*. № 30 (3). P. 105.

Тайванські науковці Wei Siao-Yun та Kuo Yen-Ku зазначають, що безпека є фундаментальною для будь-якої організації; прийняття організаційних рішень та сам процес управління втратили б будь-який сенс, якби не базувалися на безпеці. Результати дослідження показали, що чим глибше солдати-добровольці на Тайвані відчувають лідерство у сфері безпеки, тим чіткішим є їх сприйняття ризиків і тим більше це дозволяє досягнути показників безпеки. Дослідники також торкаються сутності раніше згадуваної нами культури безпеки, яка, як вони глибоко переконані, може опосередковувати відносини між лідерством у сфері безпеки та показниками безпеки¹.

Ми глибоко поділяємо підхід указаних зарубіжних науковців, зокрема щодо виокремлення окремої категорії «лідерства у сфері безпеки», під якою ми розуміємо сформовану на основі наявної освіти, морально-етичних якостей та навичок здатність особи (організації) спонукати інших до дотримання правил безпеки, у тому числі до підтримання культури безпеки як системи усталених підходів до виконання повсякденних завдань та функцій.

Також варто зазначити, що в умовах воєнного стану поняття безпеки трансформується відповідно до нових безпекових викликів. Так, розпочатий 24 лютого 2022 року збройний конфлікт Російської Федерації на території України та анексія Криму призвели до того, що багато людей покинули свої домівки та переїхали до безпечніших регіонів країни².

Подібна позиція наштовхує нас на думку про перебудову сутнісного розуміння безпеки, яка наразі актуалізується саме на рівні національної безпеки як всеохоплюючої категорії, пріоритетної по відношенню до всіх соціальних відносин, що відбуваються у державі з метою вирішення критично важливих питань стримування окупаційних військ та забезпечення суверенності та територіальної цілісності держави.

Отже, безпеку на рівні загального розуміння ми тлумачимо як певний стан організаційно-управлінського, нормативно-правового, соціально-економічного, ціннісно-ідеологічного забезпечення діяльності окремого суб'єкта (особи, організації, регіону), за якого будуть зменшені та/або усунені загрози для даного суб'єкта, у тому числі і загрози для національної безпеки на рівні держави.

Таким чином, під безпекою на автомобільному транспорті загального користування ми розуміємо стан організаційно-управлінського, нормативно-правового, соціально-економічного, ціннісно-ідеологічного забезпечення функціонування такого транспорту, а також всього комплексу транспортної інфраструктури, за якого в умовах новітніх соціально-

¹ Wei S, Kuo Y. The relationship among safety leadership, risk perception, safety culture, and safety performance: Military volunteer soldiers as a case study. *Frontiers in Psychology*. № 14. URL: https://www.researchgate.net/publication/368759631_The_relationship_among_safety_leadership_risk_perception_safety_culture_and_safety_performance_Military_volunteer_soldiers_as_a_case_study.

² Ishchenko, I., Shvets, K., Kupina, L., Kulyk, M., Bezpalova, O. Preventive activities of the National Police of Ukraine regarding violations of rights and freedoms of internally displaced persons. *Revista De La Universidad Del Zulia*. 2022. № 13 (38). P. 171.

економічних, цифрових, науково-технічних та урбанізаційних реаліях за якого будуть зменшені та/або усунені загрози для водія та пасажирів даного автомобільного транспорту, пішоходів, інших транспортних засобів та довкілля.

Щодо розгляду безпеки на автомобільному транспорті загального користування саме як об'єкту нагляду (контролю), то у філософській літературі об'єкт розкривається як річ або явище або будь-який фрагмент реальності, на які спрямована пізнавальна або практична діяльність людини. Згідно з поглядами сучасних філософів, об'єктивне само по собі поза людським відношенням постає неможливим, а тому воно набуває умовного характеру і здебільшого позначає те у предметному змісті свідомості, що наділене рисами самовладності та самодостатності¹.

С. O'Callaghan наголошує, що сприйняття об'єкта розгортає набір перцептивних можливостей, які обмежують увагу, спрямовують повторну ідентифікацію, підпорядковують розпізнаванню та закріплюють демонстративне мислення. Так, згідно з поглядом дослідника об'єкти сприйняття - це предмети, які мають ознаки сприйняття і мають частини, які сприймаються, утворюючи єдине ціле².

Австралійська філософиня К. Miller окремо зазначає, що існує фундаментальна онтологічна різниця між двома видами сутності: речами та об'єктами. На відміну від речей, стверджує дослідниця, об'єкти не є ідентичними у будь-якому поєднанні (злитті) складових, що до них входять. На відміну від речей, предмети не мають мереологічних (класифікаційно-описових) частин та інші ознаки³.

За визначенням М. В. Лошицького, об'єктом адміністративного права виступають адміністративно-правові відносини⁴.

Останні, на думку О. Н. Ярмиша, – це «суспільні відношення, що охороняються державою та регулюються адміністративно-правовою нормою, в яких одна зі сторін наділена правом вимагати від іншої сторони, в процесі виконавчої та розпорядчої діяльності, здійснення поведінки, вказаної в адміністративно-правовій нормі»⁵.

Висновки. Таким чином, сутність безпеки на автомобільному транспорті загального користування як об'єкта нагляду (контролю) можна розкрити крізь такі особливості: особлива мета та перелік завдань, які стоять перед забезпеченням безпеки на автомобільному транспорті загального користування; нерозривний зв'язок з новітніми соціально-економічними, урбанізаційними реаліями та підходами до розуміння

¹ Петрушенко В. Тлумачний словник основних філософських термінів. Львів: Видавництво Національного університету «Львівська політехніка», 2009. С. 115.

² O'Callaghan C. Objects for multisensory perception. *Philosophical Studies*. 2016. № 173 (5). P.1269.

³ Miller K. Thing and Object. *Acta Analytica-International Periodical for Philosophy in the Analytical Tradition*. 2008. № 23 (1). P. 69.

⁴ Лошицький М. В. Адміністративно-правові відносини в сфері охорони громадянського порядку: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Київ, 2002. С. 19.

⁵ Ярмыш А. Н. Наблюдать неотступно: административно-полицейский аппарат царизма и органы политического сыска в Украине в конце XIX – начале XX веков. Киев: Юринформ, 1992. С. 53.

транспорту; спрямованість на модернізацію громадського транспорту, розвиток вуличної мережі з урахуванням забезпечення її пріоритетів; адаптація міського простору до пересування вразливих учасників дорожнього руху; врахування передового досвіду зарубіжних держав та окремих міст, які впевнено утримують лідерські позиції у соціально відповідальному, екологічному, рівному та доступному міському будівництві та транспорті; спрямованість на позитивні зміни у навколишньому середовищі за рахунок використання екологічно чистих (і/або відновлювальних) енергетичних ресурсів; формування культури безпеки як сукупності цінностей, що лежать в основі функціонування цілої низки соціальних інститутів, а також лідерства у сфері безпеки, тобто сформованої на основі наявної освіти, морально-етичних якостей та навичок здатності особи (організації) спонукати інших до дотримання правил безпеки, у тому числі до підтримання культури безпеки як системи усталених підходів до виконання повсякденних завдань та функцій; врахування національної безпеки як всеохоплюючої категорії, пріоритетної по відношенню до всіх соціальних відносин, що відбуваються у державі, з метою вирішення критично важливих питань стримування окупаційних військ та забезпечення суверенності та територіальної цілісності держави; спрямованість на проведення освітніх заходів з безпеки дорожнього руху; використання новітніх інструментів обробки великої кількості доступних даних за допомогою інтелектуальних систем задля зменшення кількості аварій на автомобільному транспорті загального користування.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Фатюха Н. Г. Автомобільний транспорт як об'єкт статистичного дослідження. *Статистика України*. 2010. № 1. С. 53–58.
2. Загуменна Ю.О., Лазарев В.В. Становлення та розвиток органів місцевого самоврядування в Україні (1991–2019 роки). *Право і безпека*. 2020. № 2 (77). С. 106–117.
3. Аленіна Н. Правове регулювання перевезень автомобільним транспортом в Україні. *Молодий вчений*. 2018. № 5 (57). С. 225–228.
4. Докіль Л. П., Редзюк А. М., Штанів В. Ф. Основні напрямки розвитку автомобільного транспорту. *Автошляховик України*. 2002. № 1. С. 5–7.
5. Полюга Л.М. Словник антонімів української мови / за ред. Л.С. Паламарчука. 2-ге вид., допов. і випр. Київ: Довіра, 1999. 275 с.
6. Петрушенко В. Тлумачний словник основних філософських термінів. Львів: Видавництво Національного університету «Львівська політехніка», 2009. 264 с.
7. Лошицький М. В. Адміністративно-правові відносини в сфері охорони громадянського порядку: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Київ, 2002. 181 с.
8. Ярмыш А. Н. Наблюдают неотступно: административно-полицейский аппарат царизма и органы политического сыска в Украине в конце XIX – начале XX веков. Киев: Юринформ, 1992. 186 с.

9. Activity report 2014 & 2015. International Association of Public Transport. Bruxelles: UITP, 2016. 60 p.
10. Derbel A., Boujelbene Y. Performance classification of Tunisian public transport operators. *Public Transport*. 2023. № 15 (2). P. 535–574.
11. Friant M., Reid K., Boesler P., Vermeulen W., Salomone R. Sustainable circular cities? Analysing urban circular economy policies in Amsterdam, Glasgow, and Copenhagen. *Local Environment*. 2023. URL: https://www.researchgate.net/publication/370659731_Sustainable_circular_cities_Analysing_urban_circular_economy_policies_in_Amsterdam_Glasgow_and_Copenhagen.
12. Gao Ziyou, Huang Hai-jun, Guo Jifu, Yang Lixing, Wu Jianjun. Future urban transport management. *Frontiers of Engineering Management*. 2023. URL: <https://link.springer.com/article/10.1007/s42524-023-0255-3>.
13. Ishchenko, I., Shvets, K., Kupina, L., Kulyk, M., Bezpalova, O. Preventive activities of the National Police of Ukraine regarding violations of rights and freedoms of internally displaced persons. *Revista De La Universidad Del Zulia*. 2022. № 13 (38). P. 169–179.
14. McMillion N., Smith A., Miller A. Responsibility as a Foundation of Safety Culture. *Journal of Chemical Health & Safety*. № 30 (3). P. 105–107.
15. Miller K. Thing and Object. *Acta Analytica-International Periodical for Philosophy in the Analytical Tradition*. 2008. № 23 (1). P. 69–89.
16. O’Callaghan C. Objects for multisensory perception. *Philosophical Studies*. 2016. № 173 (5). P.1269–1289.
17. Patlins A., Kunicina N., Ribickis L. Increasing capacity of infrastructure for public transport co-modality and sustainability in cities. *Archives of Transport System Telematics*. 2011. № 4 (4). P. 49–57.
18. Sosik-Filipiak K., Osypchuk O. Identification of Solutions for Vulnerable Road Users Safety in Urban Transport Systems: Grounded Theory Research. *Sustainability*. 2023. № 15 (13). URL: <https://www.mdpi.com/2071-1050/15/13/10568>.
19. Wei S, Kuo Y. The relationship among safety leadership, risk perception, safety culture, and safety performance: Military volunteer soldiers as a case study. *Frontiers in Psychology*. № 14. URL: https://www.researchgate.net/publication/368759631_The_relationship_among_safety_leadership_risk_perception_safety_culture_and_safety_performance_Military_volunteer_soldiers_as_a_case_study.

Стаття надійшла до редакції 07.06.2023

Mykola M. HRYBAN,
postgraduate student
(*Kharkiv National University of Internal Affairs, Kharkiv, Ukraine*)

THE ESSENCE OF SAFETY ON PUBLIC ROAD TRANSPORT AS AN OBJECT OF STATE SUPERVISION (CONTROL)

The article emphasizes that the essence of safety on public road transport as an object of supervision (control) can be revealed by referring to the features of ensuring safety on public road transport, the latest socio-economic, urbanization realities and approaches to understanding transport; modernization of public transport, development of the street network taking into account the provision of its priorities, adaptation of urban space to the movement of vulnerable road users, taking into account the best experience of foreign countries and individual cities, focusing on positive changes in the environment through the use of environmentally friendly (and/or renewable) energy resources, the formation of a safety culture, as well as leadership in the field of safety, taking into account national security as an all-encompassing category, focusing on conducting educational events on road safety, using the latest tools for processing a large amount of available data with the help of intelligent systems.

Key words: *safety, public road transport, object, state supervision, control.*