

НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ЦИВІЛЬНОГО ЗАХИСТУ УКРАЇНИ



БАНЧУК Станіслав Ярославович

УДК 352:656:005.6

**ДЕРЖАВНЕ УПРАВЛІННЯ ПАСАЖИРСЬКОЮ ТРАНСПОРТНОЮ
СИСТЕМОЮ В АГЛОМЕРАЦІЇ**

25.00.02 – механізми державного управління

АВТОРЕФЕРАТ

дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата наук з державного управління

Черкаси 2025

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана в Національному університеті цивільного захисту України (м. Харків).

Науковий керівник: доктор наук з державного управління, професор
ДАЦІЙ Надія Василівна,
Поліський національний університет,
професор кафедри економічної теорії,
інтелектуальної власності та публічного управління

Офіційні опоненти: доктор наук з державного управління, професор
ГОРНИК Володимир Гнатович
навчально-науковий інститут управління,
економіки та природокористування Таврійського
національного університету імені В.І.Вернадського
директор інституту

доктор наук з державного управління, професор
ВАСИЛЬЄВА Олександра Іллівна
Державний податковий університет
професор кафедри менеджменту та публічного
управління

Захист відбудеться «05» липня 2025 року о 11.00 годині на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 64.707.03 Національного університету цивільного захисту України за адресою: 18000, м. Черкаси, вулиця Онопрієнка, 8, конференцзал.

З дисертацією можна ознайомитись у бібліотеці Національного університету цивільного захисту України за адресою: 18000, м. Черкаси, вулиця Онопрієнка, 8.

Автореферат розісланий «05» червня 2025 року

Вчений секретар
Спеціалізованої вченої ради



Сергій ТАРАСОВ

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми. В даний період транспортна галузь зазнає масштабних змін, пов'язаних як з переходом до нового технологічного укладу, що базується на розвитку цифрових технологій, так і з неузгодженістю функціонування учасників ринку транспортних послуг при одночасному зростанні міжвидової конкуренції. В умовах, що склалися, ресурси пасажирського транспортного комплексу використовуються все менш ефективно, що призводить до загострення «транспортної проблеми» в агломераціях. Формування та розвиток транспортних систем відбувається в умовах ринку. Цей факт диктує необхідність стимулювання учасників ринку пасажирських перевезень до співробітництва та кооперації. Тільки в цих умовах розвиватимуться мультимодальні перевезення пасажирів в агломераціях, що базуються на співпраці учасників ринку та його державних регуляторів. Зараз необхідний пошук такого поєднання зусиль держави та бізнес-структур, який був би найбільш підходящим в умовах ринку і забезпечував би підвищення ефективності функціонування пасажирських транспортних систем. При цьому законодавчі акти, які визначають дану галузь, потребують певного удосконалення. Так, Закон України «Про транспорт» не містить чіткого визначення "агломерації" та механізмів управління в її межах. Він не передбачає спеціальних механізмів координації транспортної політики між містами та прилеглими громадами. Це ускладнює організацію спільних транспортних маршрутів та інтегрованих систем перевезень між адміністративними одиницями. Закони України «Про автомобільний транспорт» та «Про міський електричний транспорт», «Про залізничний транспорт» не передбачають механізмів інтеграції різних видів транспорту (автобусного, залізничного, електротранспорту) в єдину систему пасажирських перевезень в межах агломерацій. Це ускладнює координацію між різними перевізниками та органами влади, що призводить до неефективного використання ресурсів і незадовільного обслуговування пасажирів. У Законі України «Про дорожній рух» відсутні положення, що зобов'язують органи місцевого самоврядування та виконавчої влади до стратегічного планування розвитку транспортної інфраструктури в агломераціях. Це призводить до хаотичного розвитку маршрутної мережі та недостатнього забезпечення транспортними послугами нових житлових районів.

Різні аспекти розвитку міського пасажирського транспорту, методологія аналізу ринку транспортних послуг розкрито в низці наукових праць та прикладних досліджень вітчизняних та зарубіжних учених.

Серед них можна відзначити О. В. Ареф'єву, М. Г. Белопольського, О. І. Васильєву, В. В. Волік, Г. М. Гнатієнка, В. Г. Горника, Н. В. Дацій, В. Л. Диканя, С. А. Єфімову, В. О. Зубенко, І. В. Заблодської, С. М. Ілляшенко, Б. Б. Каргіна, О. Т. Ланового, О. А. Малахової, Я. Я. Нагірної, П. А. Овчара, А. В. Павлюк, О. Ю. Рудченко, О. Є. Соколової, І. В. Токмакової, В. В. Удовиченко, а також зарубіжних дослідників А. Aguilera-Garda, M. J. Alonso-Gonzalez, F. Bellini, O. Cats, A. P. Cohen, Q. Duan, M. Farajallah,

M. Gilibert, R. Hahn, B. Hartl, T. Kliestik, B. Laa, C. Link, T. Liu, K. Münzel, N. van Oort, A. Osterwalder, A. Papu Carrone, Y. Pigneur, S. A. Shaheen, M. Sheehy, I. Ribas, K. F. Torabi, D. Wruk, L. Wu, M. Yap, R.M. Zakwan, Y. Zhu.

Разом з тим, у даний період практично відсутні дослідження, присвячені теорії та методології управління ринком пасажирських перевезень в агломераціях з урахуванням мети формування та розвитку безшовних транспортних систем.

Потреба в теоретичному, методологічному та практичному вирішенні окреслених проблем підтверджує актуальність дисертаційної роботи, її важливість, наукову новизну, зумовлює мету, завдання, предмет і об'єкт дослідження, апробацію і практичне впровадження.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами.

Дисертаційна робота здійснена в рамках науково-дослідної теми навчально-науково-виробничого центру Національного університету цивільного захисту України «Розробка механізмів державного управління соціально-економічною сферою та її галузями в контексті забезпечення безпеки українського суспільства» (державний реєстраційний номер 0118U01007). Роль автора полягає в удосконаленні нормативно-правових, економічних, організаційних механізмів державного управління пасажирською транспортною системою в агломерації.

Мета й завдання дослідження. Метою дисертаційного дослідження є обґрунтування теоретичних і методологічних засад, розробка науково-практичних рекомендацій щодо удосконалення державного управління пасажирською транспортною системою в агломерації.

Відповідно до мети поставлені такі завдання:

- уточнено трактування сутності понятійно-категорійного апарату дослідження державного управління пасажирською транспортною системою в агломерації;
- удосконалено концептуальні підходи до розвитку сіті-логістики в умовах державного управління пасажирською транспортною системою агломерації;
- розвинуто підходи до визначення пасажиропотоків міських агломерацій, які мають бути враховані при державному управлінні пасажирською транспортною системою в агломерації;
- розроблено концепцію державного управління цифровізацією пасажирської транспортної системи в агломерації;
- обґрунтовано вектори розвитку універсальних рішень в галузі організації державного управління пасажирськими транспортними системами агломерацій;
- удосконалено структуру форм інтеграції на ринку пасажирських транспортних послуг в агломераціях з урахуванням впливу системи публічного управління;
- розроблено крипто-організаційний механізм забезпечення якості транспортних послуг.

Об'єкт дослідження – пасажирська транспортна система в агломерації.

Предмет дослідження – державне управління пасажирською транспортною системою в агломерації.

Методи дослідження. Теоретичною базою дослідження були праці українських і зарубіжних учених, наукові дослідження в галузі державного управління, законодавчі та нормативно-правові акти, що встановлюють правові й організаційні засади суспільних відносин у системі державного управління пасажирською транспортною системою в агломерації.

Методологічну основу дисертаційного дослідження складає сукупність способів, прийомів та засобів, що дозволяють здійснити комплексний аналіз державного управління пасажирською транспортною системою в агломерації. Методологія дослідження включає насамперед діалектичний метод, а також метод порівняльного аналізу, що дозволяє, у свою чергу, широко використовувати індуктивний метод. Науковий інструментарій роботи будується на засадах об'єктивності, історизму та різноманітності підходів до пізнання державного управління пасажирською транспортною системою в агломерації. Під час підготовки дисертації застосовувалися також загальнонаукові методи пізнання, системний та функціональний аналіз. Крім того, у роботі використовується історичний метод дослідження, що дозволяє встановити закономірності еволюції та тенденції у розвитку державного управління пасажирською транспортною системою в агломерації на сучасному етапі. У дисертаційному дослідженні також застосовувався формально-юридичний метод, який дозволив описати державне управління пасажирською транспортною системою в агломерації як відокремлену сукупність норм публічного управління.

Наукова новизна одержаних результатів полягає у визначенні науково-теоретичних засад, методичних і науково-практичних рекомендацій щодо державного управління пасажирською транспортною системою в агломерації.

Найбільш вагомими науковими результатами дисертаційного дослідження є такі:

вперше:

- розроблено концепцію державного управління цифровізацією пасажирської транспортної системи в агломерації на засадах імплементації технології MaaS (створює умови для технічної підтримки та цифрового супроводу безшовних транспортних систем в агломерації, забезпечуючи зручність та швидкість купівлі-продажу комплексних транспортних послуг, насамперед мультимодальних перевезень за участю різних видів громадського пасажирського транспорту), яка дозволяє отримати очікувані ефекти формування безшовної транспортної системи, при продуманому впровадженні цифрових технологій, грамотному плануванні їх використання та ретельному моніторингу після впровадження;

удосконалено:

- концептуальні підходи до розвитку сіті-логістики (використання сучасних технологій, насамперед інформаційно-комунікаційних, використання

методів та засобів імітаційного моделювання для вирішення завдань вибору способу перевезень, потреби у транспортних засобах і встановлення ціни на перевезення) в умовах державного управління пасажирською транспортною системою агломерації з метою вирішення завдань формування та розвитку безшовних транспортних систем в агломераціях;

- структуру форм інтеграції на ринку пасажирських транспортних послуг в агломераціях, з урахуванням впливу системи публічного управління, із метою обґрунтувати вибір організаційної форми існування безшовної транспортної системи за такими варіантами інтеграції: повна, що характеризується об'єднанням активів учасників ринку з ініціативи найсильнішого їх; часткова, в основі якої лежить перехресне володіння власністю суб'єктів господарювання; квазіінтеграція, що передбачає різні форми кооперативної поведінки без контролю за власністю;

- теоретико-методичні підходи до дослідження державного управління пасажирською транспортною системою в агломерації шляхом розроблення крипто-організаційного механізму забезпечення якості транспортних послуг, який базується на теорії сучасної криптографії та її застосування до питань державного управління суб'єктами господарювання, а саме: застосування для розвитку фінансово-економічних процесів у державно-приватному партнерстві потенціалу технології блокчейн; формування та розвиток технології смарт-контракту, як інструменту формалізації та подальшого виконання договірних відносин у системі державно-приватного партнерства;

дістали подальшого розвитку:

- трактування сутності: державного управління пасажирським транспортним комплексом як підсистеми системи управління агломерацією, що включає інститути публічного управління, пасажирські транспортні організації та їх ресурси, а також організації сервісного обслуговування та виробництва пасажирського транспорту, утримання пасажирської транспортної інфраструктури, а також державні та галузеві наукові центри, які ведуть дослідження в галузі пасажирських перевезень; ринкового механізму як ключового елементу підсистеми державного управління пасажирською транспортною системою в агломерації, що визначає ефективність використання її ресурсів та технологій; поняття безшовної транспортної системи агломерації як такий стан пасажирської транспортної системи, який при збереженні ринкових відносин, внутрішньо- та міжвидової конкуренції характеризується високим ступенем координації взаємодії транспортних організацій, що надають послуги різних видів пасажирського транспорту, метою якої є забезпечення максимальної цінності мультимодальних транспортних послуг для пасажирів та максимально можливої результативності ринку пасажирських транспортних послуг; змісту державного менеджменту комбінованих пасажирських перевезень в агломераціях розглядається як адекватної та необхідної відповіді на зростаючу мобільність населення, потребу у швидкості пересування, вимог до якості транспортних послуг, створення "безшовних" перевезень - за змішаними маршрутами та з використанням різних видів транспорту;

- підходи до визначення пасажиропотоків міських агломерацій, які мають бути враховані при державному управлінні пасажирською транспортною системою в агломерації, а саме: пасажиропотоки міської агломерації нерівномірні у просторі та часі, і їм властиві ознаки як приміських, так і міських пасажиропотоків; пасажиропотоки міських агломерацій неоднорідні за своєю структурою і повинні розглядатися в розрізі складових сегментів, при цьому потреби одних сегментів можуть бути враховані тільки при складанні розкладу руху, а інших - також при виборі класів обслуговування; під час здійснення внутрішньоагломераційних поїздок основна частина пасажирів користується не одним видом транспорту та здійснює близько 1–3 пересадок; значна частина поїздок пасажирів у міських агломераціях жорстко прив'язана до часу, що є метою поїздки;

- вектори розвитку універсальних рішень в галузі організації державного управління пасажирськими транспортними системами агломерацій, а саме: стимулювання використання громадського транспорту; забезпечення зниження навантаження на автомагістралі; базування пасажирських транспортних систем агломерацій на використанні рейкових видів транспорту; вжиття заходів щодо інтеграції приміських залізниць у систему міського громадського транспорту; активне використання цифрових технологій у сфері продажів проїзних документів та оперативного управління транспортними потоками; розвиток інтегруючих елементів транспортної інфраструктури; активний розвиток альтернативних видів транспорту.

Практичне значення одержаних результатів. Основні ідеї та висновки дослідження доведено до конкретних положень, методик і рекомендацій. Вони можуть бути використані у практичній діяльності органами державного управління на національному й регіональному рівнях, підприємствами, громадськими організаціями.

Практичні рекомендації автора використані Комітетом Верховної Ради України з питань транспорту та інфраструктури під час розроблення механізмів державного управління пасажирськими транспортними системами агломерацій (довідка про впровадження від 23.01.2025 р. № 1874/93-21). Науково-методичні розробки та рекомендації щодо удосконалення механізмів реалізації державного управління пасажирськими транспортними системами агломерацій використані Київською обласною радою у процесі підготовки програм розвитку Київської області до 2027 року (довідка про впровадження від 17.04.2019 р. № 192/69-04).

Особистий внесок здобувача. Теоретичні обґрунтування, практичні рекомендації, висновки та пропозиції, які отримані в ході проведення досліджень, розроблено здобувачем самостійно та викладено в особисто опублікованих працях.

Апробація результатів дослідження. Основні положення дисертаційного дослідження були представлені та пройшли апробацію на науково-практичних конференціях різного рівня, а саме: Міжнародна науково-практична інтернет-конференція «Публічне управління у сфері цивільного захисту: освіта, наука,

практика» (Черкаси, 2025), Всеукраїнська науково-практична інтернет-конференція «Теорія і практика розвитку туризму: досвід, проблеми, інновації» (Черкаси, 2025), Міжнародна науково-практична інтернет-конференція «Публічне управління у сфері цивільного захисту: освіта, наука, практика» (Харків, 2024).

Публікації. Основні положення дисертаційної роботи опубліковано в 8 авторських наукових працях загальним обсягом 3,75 обл.-вид. арк., у тому числі: 3 статті у вітчизняних наукових фахових виданнях з державного управління, 1 стаття у періодичному науковому виданні іншої держави, яка входить до Європейського Союзу, 4 тез доповідей на конференціях.

Обсяг та структура роботи. Дисертація складається зі вступу, трьох розділів, висновків, додатків, списку використаних джерел, додатків. Повний обсяг роботи – 188 сторінок комп'ютерного набору. Дисертація містить 2 таблиці на 2 сторінках, 4 рисунки на 3 сторінках. Список використаних джерел містить 211 найменувань на 24 сторінках. 2 додатки містяться на 2 сторінках.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ РОБОТИ

У вступі обґрунтовано актуальність теми дисертації, її зв'язок з напрямками, програмами й темами наукових досліджень. Сформульовано мету й завдання дослідження, схарактеризовано наукову новизну та практичне значення одержаних результатів, наведено апробацію основних положень.

У першому розділі – *«Теоретико-методичні основи державного управління транспортною системою в агломерації»* – досліджено сутність державного управління транспортною системою агломерації та оцінку його ефективності; встановлено еволюція підходів до державного управління пасажирською транспортною системою агломерації; визначено особливості державного управління пасажирською транспортною системою в агломерації.

Уточнено трактування сутності державного управління пасажирським транспортним комплексом як підсистеми системи управління агломерацією, що включає інститути публічного управління, пасажирські транспортні організації та їх ресурси, а також організації сервісного обслуговування та виробництва пасажирського транспорту, утримання пасажирської транспортної інфраструктури, а також державні та галузеві наукові центри, які ведуть дослідження в галузі пасажирських перевезень; ринкового механізму як ключового елементу підсистеми державного управління пасажирською транспортною системою в агломерації, що визначає ефективність використання її ресурсів та технологій. Дістало подальшого розвитку поняття безшовної транспортної системи агломерації.

На рис. 1 представлені зацікавлені сторони у формуванні безшовних транспортних систем в агломерації та ключові ефекти, які будуть отримані ними за умови успішного розвитку співробітництва та кооперації видів транспорту, підвищення якості пасажирських перевезень та ефективності використання ресурсів пасажирського транспортного комплексу.

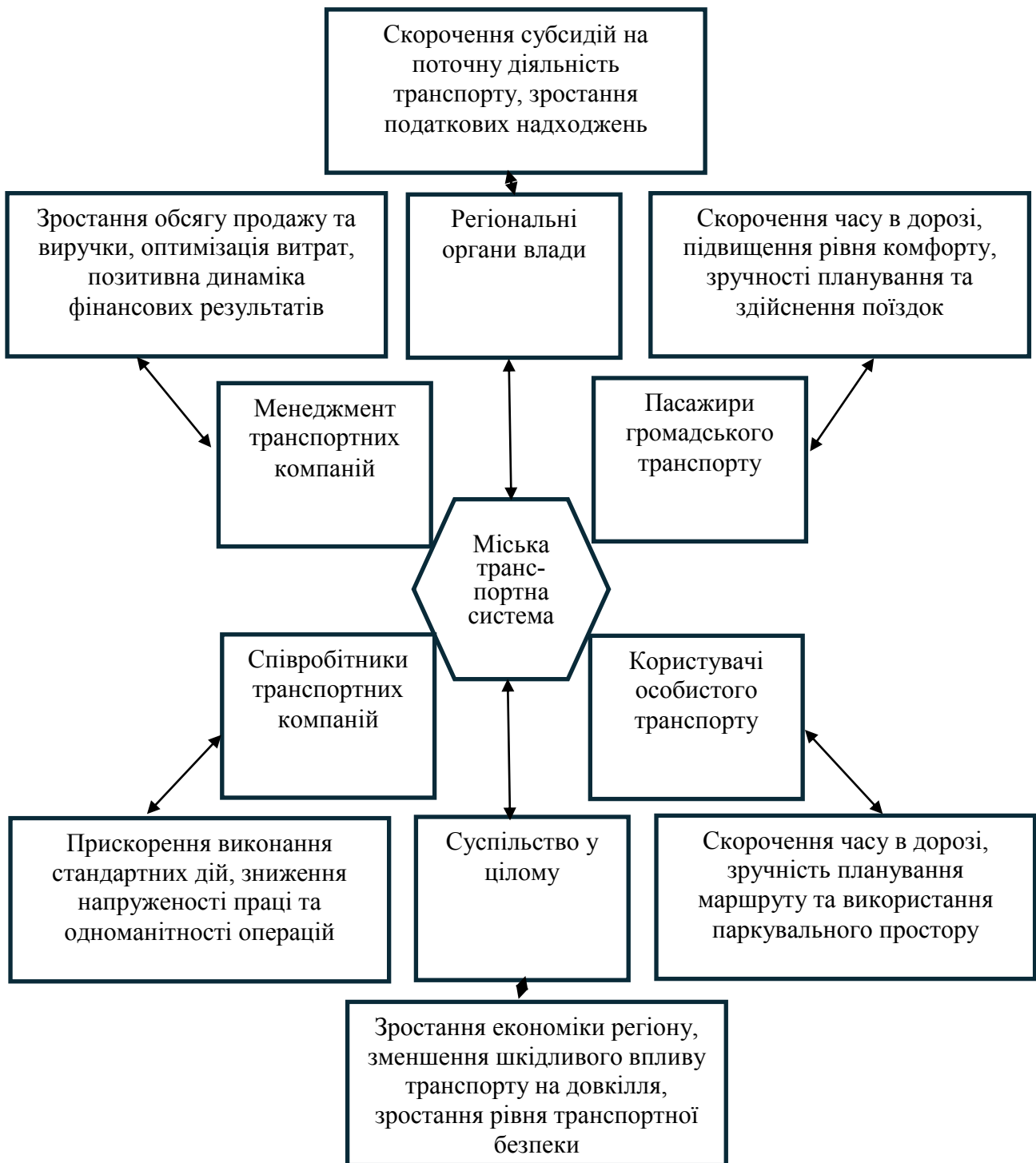


Рис. 1. Перелік вигодонабувачів та ключових ефектів розвитку безшовних транспортних систем агломерацій

Обґрунтовано концептуальні підходи до розвитку сіті-логістики (використання сучасних технологій, насамперед інформаційно-комунікаційних, використання методів та засобів імітаційного моделювання для вирішення завдань вибору способу перевезень, потреби у транспортних засобах і встановлення ціни на перевезення) в умовах державного управління пасажирською транспортною системою агломерації з метою вирішення завдань формування та розвитку безшовних транспортних систем в агломераціях (табл. 1).

Цілі та завдання застосування концепції сіті-логістики

Мета сіті-логістики	Прикладні завдання (стосовно безшовної транспортної системи агломерації)
Організація всіх видів потоків на території міста для задоволення потреб населення	Управління виробничою потужністю пасажирського транспортного комплексу, усунення «вузьких місць» транспортної інфраструктури
Організація різних видів потоків між спеціалізованими зонами міста для задоволення потреб зацікавлених сторін та рівномірного розвитку міста	Організація зміни маршрутної мережі на основних пасажирських кореспонденціях відповідно до динамічних змін схем розселення
Повне задоволення попиту на логістичні послуги при забезпеченні підвищення рівня	Управління якістю мультимодальних пасажирських перевезень на всіх фазах їхнього життєвого циклу
Підвищення ефективності всіх галузей розвитку агломерації з метою зростання рівня життя населення та комплексного розвитку територій	Підвищення транспортної доступності віддалених районів міста шляхом розвитку спільної мобільності та реалізації інфраструктурних проектів
Інтеграція міст у єдину транспортну систему, забезпечення екологічної безпеки	Стимулювання використання рейкового транспорту, розвиток нових транспортно-пересадочних вузлів у місцях концентрації пасажиропотоків

В умовах еволюції схем розселення і формування постіндустріальної розвиненої агломерації концепція сіті-логістики набуває особливої актуальності, оскільки вона дозволяє вирішити завдання формування та розвитку безшовних транспортних систем в агломераціях. Удосконалено підходи до визначення пасажиропотоків міських агломерацій, які мають бути враховані при державному управлінні пасажирською транспортною системою в агломерації, а саме: пасажиропотоки міської агломерації нерівномірні у просторі та часі, і їм властиві ознаки як приміських, так і міських пасажиропотоків; пасажиропотоки міських агломерацій неоднорідні за своєю структурою і повинні розглядатися в розрізі складових сегментів, при цьому потреби одних сегментів можуть бути враховані тільки при складанні розкладу руху, а інших - також при виборі класів обслуговування; під час здійснення внутрішньоагломераційних поїздок основна частина пасажирів користується не одним видом транспорту та здійснює близько 1–3 пересадок; значна частина поїздок пасажирів у міських агломераціях жорстко прив'язана до часу, що є метою поїздки.

У другому розділі – «Аналіз державного управління транспортною системою в агломерації» – проаналізовано вплив цифровізації на розвиток державного управління пасажирськими транспортними системами в агломераціях; визначено світові практики організації державного управління розвитком пасажирських транспортних систем в агломераціях; проведено аналіз практичного досвіду державного управління пасажирською транспортною системою в агломерації.

Приклади спеціалізованих та загальних індексів, а також їх коротка характеристика наведені у таблиці 2.

Таблиця 2

Приклади індексів розвитку транспортних систем, що використовуються в світовій практиці

Найменування індексу	Ким використовується	Характеристика індексу
1	2	3
Спеціалізовані індекси		
Індекс транспортного обслуговування	США, Бюро транспортної статистики	Відображає динаміку транспортних послуг, поєднуючи два субіндекси - з вантажних та пасажирських перевезень.
Індекс обсягу вантажних перевезень	ЄС, Евростат	Є часткою вантажних перевезень (автомобільним, залізничним та водним видами транспорту) у структурі ВВП
Індекс ефективності вантажної логістики	Світовий банк	Об'єднує шість основних показників, які оцінюються за даними експертів у галузі логістики
Індекс завантаженості доріг	Нідерланди, компанія TomTom	Використовує дані GPS-навігаторів для оцінки часу в дорозі, витраченого в пробках, у 295 містах світу
Індекс завантаженості	США, компанія INRIX	Розраховується на основі порівняння мінімально необхідного часу руху по ділянках вулично-дорожньої мережі агломерації з фактичним часом руху в годинник
Індекс густини трафіку	Нідерланди, служба державної статистики	Розраховується на базі даних про потік автомобілів на дорогах по днях тижня

Продовження табл. 2

1	2	3
Індекс стоп-стартів	Великобританія, компанія Castrol	Оцінка проводиться на базі даних про так звані «стоп-старты», тобто зупинки автомобілів з подальшим рухом. Вважається питома кількість стоп-стартів на 1 км. УДС агломерації, а потім вона множиться на середній пробіг автомобіля. Індекс оцінює завантаженість автошляхів.
Загальні індекси		
Індекс конкурентоспроможності міст світу	Великобританія, дослідницький центр The Economist Intelligence Unit	Оцінка міст проводиться за 31 критерієм, що згруповано у вісім показників. Серед останніх – індекс фізичного капіталу, що враховує якість громадського транспорту
Індекс якості транспортного обслуговування	США, компанія McKinsey	Методика побудови рейтингу включає оцінку 95 приватних показників, згрупованих за п'ятьма напрямками: фізична доступність, фінансова доступність, ефективність, зручність, безпека та сталий розвиток. Додатково оцінювалося сприйняття рівня розвитку транспорту мешканцями агломерацій. Також особливістю методики є підбір показників з урахуванням фаз життєвого циклу поїздки («до поїздки», «під час поїздки» та «після поїздки»).

Розроблено концепцію державного управління цифровізацією пасажирської транспортної системи в агломерації на засадах імплементації технології MaaS (створює умови для технічної підтримки та цифрового супроводу безшовних транспортних систем в агломерації, забезпечуючи зручність та швидкість купівлі-продажу комплексних транспортних послуг, насамперед мультимодальних перевезень за участю різних видів громадського пасажирського транспорту), яка дозволяє отримати очікувані ефекти

формування безшовної транспортної системи, при продуманому впровадженні цифрових технологій, грамотному плануванні їх використання та ретельному моніторингу після впровадження.

Класифіковано наявні індекси, що відбивають рівень розвитку транспортних систем у світі та є інформаційною базою для порівняльного аналізу, на дві категорії:

- спеціалізовані, що відбивають оцінку окремих елементів транспортної системи;
- загальні, що дають комплексну оцінку транспортної системи загалом.

Розглянуто докладніше схему побудови показника Індекс розвитку транспортного комплексу мегаполісів. Дана методика найбільш повно відображає розвиток транспортної системи в агломерації, оскільки враховує різні аспекти розвитку пасажирської транспортної системи, у тому числі відповідає новим вимогам, зумовленим специфікою розселення та розвитком цифрових технологій. Методика побудови цього індексу передбачає оцінку розвитку транспортного комплексу агломерацій за такими напрямками: доступність; якість транспортного обслуговування населення; безпека та вплив автотранспорту на довкілля; ефективність вантажної логістики.

Обґрунтовано вектори розвитку універсальних рішень в галузі організації державного управління пасажирськими транспортними системами агломерацій, а саме: стимулювання використання громадського транспорту; забезпечення зниження навантаження на автомагістралі; базування пасажирських транспортних систем агломерацій на використанні рейкових видів транспорту; вжиття заходів щодо інтеграції приміських залізниць у систему міського громадського транспорту; активне використання цифрових технологій у сфері продажів проїзних документів та оперативного управління транспортними потоками; розвиток інтегруючих елементів транспортної інфраструктури; активний розвиток альтернативних видів транспорту.

У третьому розділі – *«Напрями удосконалення державного управління транспортною системою в агломерації»* – обґрунтовано організаційний механізм управління формуванням безшовних транспортних систем; визначено фінансово-економічні та інституційні взаємозв'язки у системі державно-приватного партнерства у забезпеченні якості транспортних послуг; встановлено сучасні підходи до державного менеджменту комбінованих пасажирських перевезень в агломераціях.

Удосконалено структуру форм інтеграції на ринку пасажирських транспортних послуг в агломераціях, з урахуванням впливу системи публічного управління, із метою обґрунтувати вибір організаційної форми існування безшовної транспортної системи за такими варіантами інтеграції: повна, що характеризується об'єднанням активів учасників ринку з ініціативи найсильнішого їх; часткова, в основі якої лежить перехресне володіння власністю суб'єктів господарювання; квазіінтеграція, що передбачає різні форми кооперативної поведінки без контролю за власністю.

Розглянемо третій варіант організаційного об'єднання пасажирських транспортних компаній у формі квазіінтеграції. Вона передбачає збереження повної юридичної та фінансової самостійності учасників у частині власності при їх узгодженій поведінці в галузі управління ресурсами, тісному стратегічному та тактичному співробітництві в операційній діяльності з ініціативи активної фірми. Реалізується такий варіант укладанням довгострокових угод і контрактів, містять так звані вертикальні обмеження - зобов'язання, пов'язані з реалізацією стратегії фірми, що ініціює об'єднання.

Існує два різновиди квазіінтеграції - повна та часткова. Перший варіант передбачає обмеження кола контрагентів учасників, а другий не обмежує можливості їхньої співпраці з іншими фірмами. Прикладом повної квазіінтеграції може бути дилерські угоди. Що стосується об'єднання транспортних організацій то немає сенсу обмежувати коло контрагентів, оскільки кожна організація має власних постачальників з технологічних відмінностей у роботі. Тому відповідним варіантом об'єднання є часткова квазіінтеграція, наприклад, у формі стратегічного альянсу пасажирських транспортних компаній або віртуальної корпорації (рис. 2).

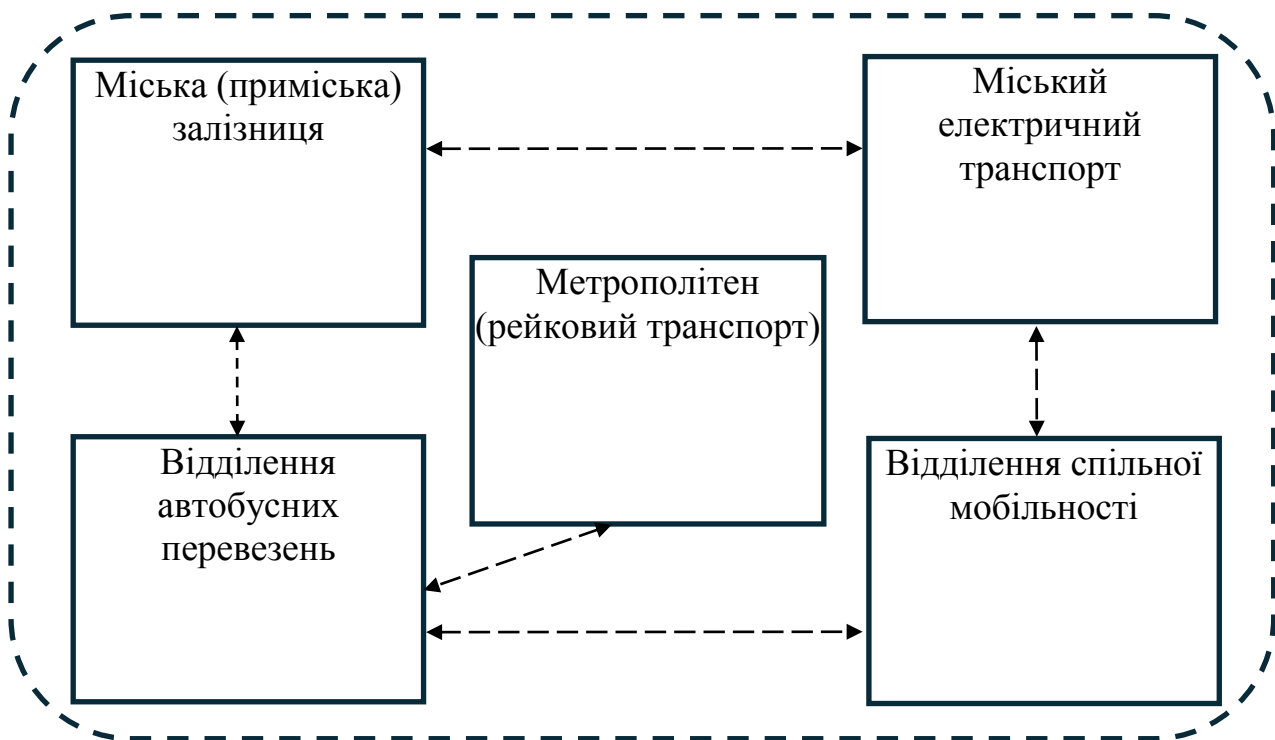


Рис. 2. Квазіінтеграція як організаційна форма існування безшовної транспортної системи агломерації

Відмінність цих двох форм полягає насамперед у тому, що стратегічний альянс є стійкою кооперацією, без обмеження часового діапазону (на постійній основі), а віртуальна корпорація є тимчасовим союзом, динамічною формою кооперації і відрізняється найбільшою гнучкістю. На наш погляд, у випадку з

пасажирськими транспортними компаніями в агломерації більш підходящою формою квазіінтеграції буде стратегічний альянс, оскільки склад учасників ринку загалом стабільний, а управління пасажирською транспортною системою передбачає постійне співробітництво та не обмежується окремими спільними проектами.

Зростання операційної ефективності квазіінтегрованої структури забезпечується за рахунок об'єднання як ресурсів, так і компетенцій. При цьому досягається той самий синергетичний ефект в операційній діяльності, що й у разі часткової інтеграції. У той самий час не ускладнюється організаційна структура управління, підприємства залишаються юридично самостійними і зберігають фінансову незалежність. Нам здається, що подібна форма співробітництва на ринку пасажирських транспортних послуг в агломерації буде найбільш прийнятною через високу гнучкість, адаптивність, відсутність необхідності радикальних змін у діючій системі державного регулювання. Разом з тим, за ефективної організації взаємодії між учасниками квазіінтеграція у формі стратегічного альянсу принесе значні вигоди всім групам зацікавлених сторін.

Щодо вертикальних обмежень у контрактах, то у нашому випадку це можуть бути угоди (договори) про створення та функціонування мультимодальних маршрутів за схемами «електропоїзд плюс автобус», «трамвай плюс метрополітен», «автобус плюс засоби спільної мобільності» та ін. Поєднання видів транспорту на кожному наявному чи проектуваному маршруті має визначатися після ретельного аналізу наявної інфраструктури, щільності населення та обсягу пасажирських перевезень з урахуванням тижневих та внутрішньодобових коливань даного показника. За допомогою такого співробітництва добровільно обмежується конкуренція на ряді напрямків (маршрутів) з метою зростання сукупної ефективності використання ресурсів пасажирської транспортної системи в агломерації.

Розвинуто теоретико-методичні підходи до дослідження державного управління пасажирською транспортною системою в агломерації шляхом розроблення крипто-організаційного механізму забезпечення якості транспортних послуг, який базується на теорії сучасної криптографії та її застосування до питань державного управління суб'єктами господарювання, а саме: застосування для розвитку фінансово-економічних процесів у державно-приватному партнерстві потенціалу технології блокчейн; формування та розвиток технології смарт-контрактингу, як інструменту формалізації та подальшого виконання договірних відносин у системі державно-приватного партнерства.

Уточнено зміст державного менеджменту комбінованих пасажирських перевезень в агломераціях як адекватної та необхідної відповіді на зростаючу мобільність населення, потребу у швидкості пересування, вимог до якості транспортних послуг, створення «безшовних» перевезень - за змішаними маршрутами та з використанням різних видів транспорту.

ВИСНОВКИ

У дисертації наведено вирішення важливого наукового завдання, що полягає в розробленні теоретичних положень та практичних рекомендацій щодо удосконалення державного управління пасажирською транспортною системою в агломерації. Отримані в процесі дослідження результати дають змогу сформулювати такі висновки:

1. Уточнено трактування сутності: державного управління пасажирським транспортним комплексом як підсистеми системи управління агломерацією, що включає інститути публічного управління, пасажирські транспортні організації та їх ресурси, а також організації сервісного обслуговування та виробництва пасажирського транспорту, утримання пасажирської транспортної інфраструктури, а також державні та галузеві наукові центри, які ведуть дослідження в галузі пасажирських перевезень; ринкового механізму як ключового елементу підсистеми державного управління пасажирською транспортною системою в агломерації, що визначає ефективність використання її ресурсів та технологій; поняття безшовної транспортної системи агломерації як такий стан пасажирської транспортної системи, який при збереженні ринкових відносин, внутрішньо- та міжвидової конкуренції характеризується високим ступенем координації взаємодії транспортних організацій, що надають послуги різних видів пасажирського транспорту, метою якої є забезпечення максимальної цінності мультимодальних транспортних послуг для пасажирів та максимально можливої результативності ринку пасажирських транспортних послуг; змісту державного менеджменту комбінованих пасажирських перевезень в агломераціях розглядається як адекватної та необхідної відповіді на зростаючу мобільність населення, потребу у швидкості пересування, вимог до якості транспортних послуг, створення "безшовних" перевезень - за змішаними маршрутами та з використанням різних видів транспорту.

2. Удосконалено концептуальні підходи до розвитку сіті-логістики (використання сучасних технологій, насамперед інформаційно-комунікаційних, використання методів та засобів імітаційного моделювання для вирішення завдань вибору способу перевезень, потреби у транспортних засобах і встановлення ціни на перевезення) в умовах державного управління пасажирською транспортною системою агломерації з метою вирішення завдань формування та розвитку безшовних транспортних систем в агломераціях.

3. Розвинуто підходи до визначення пасажиропотоків міських агломерацій, які мають бути враховані при державному управлінні пасажирською транспортною системою в агломерації, а саме: пасажиропотоки міської агломерації нерівномірні у просторі та часі, і їм властиві ознаки як приміських, так і міських пасажиропотоків; пасажиропотоки міських агломерацій неоднорідні за своєю структурою і повинні розглядатися в розрізі складових сегментів, при цьому потреби одних сегментів можуть бути

враховані тільки при складанні розкладу руху, а інших - також при виборі класів обслуговування; під час здійснення внутрішньоагломераційних поїздок основна частина пасажирів користується не одним видом транспорту та здійснює близько 1–3 пересадок; значна частина поїздок пасажирів у міських агломераціях жорстко прив'язана до часу, що є метою поїздки.

4. Розроблено концепцію державного управління цифровізацією пасажирської транспортної системи в агломерації на засадах імплементації технології MaaS (створює умови для технічної підтримки та цифрового супроводу безшовних транспортних систем в агломерації, забезпечуючи зручність та швидкість купівлі-продажу комплексних транспортних послуг, насамперед мультимодальних перевезень за участю різних видів громадського пасажирського транспорту), яка дозволяє отримати очікувані ефекти формування безшовної транспортної системи, при продуманому впровадженні цифрових технологій, грамотному плануванні їх використання та ретельному моніторингу після впровадження.

5. Обґрунтовано вектори розвитку універсальних рішень в галузі організації державного управління пасажирськими транспортними системами агломерацій, а саме: стимулювання використання громадського транспорту; забезпечення зниження навантаження на автомагістралі; базування пасажирських транспортних систем агломерацій на використанні рейкових видів транспорту; вжиття заходів щодо інтеграції приміських залізниць у систему міського громадського транспорту; активне використання цифрових технологій у сфері продажів проїзних документів та оперативного управління транспортними потоками; розвиток інтегруючих елементів транспортної інфраструктури; активний розвиток альтернативних видів транспорту.

6. Удосконалено структуру форм інтеграції на ринку пасажирських транспортних послуг в агломераціях, з урахуванням впливу системи публічного управління, із метою обґрунтувати вибір організаційної форми існування безшовної транспортної системи за такими варіантами інтеграції: повна, що характеризується об'єднанням активів учасників ринку з ініціативи найсильнішого їх; часткова, в основі якої лежить перехресне володіння власністю суб'єктів господарювання; квазіінтеграція, що передбачає різні форми кооперативної поведінки без контролю за власністю.

7. Розроблено крипто-організаційний механізм забезпечення якості транспортних послуг, який базується на теорії сучасної криптографії та її застосування до питань державного управління суб'єктами господарювання, а саме: застосування для розвитку фінансово-економічних процесів у державно-приватному партнерстві потенціалу технології блокчейн; формування та розвиток технології смарт-контрактинг, як інструменту формалізації та подальшого виконання договірних відносин у системі державно-приватного партнерства.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Статті в наукових фахових виданнях:

1. Банчук С.Я. Еволюція підходів до державного управління пасажирською транспортною системою агломерації. Інвестиції: практика та досвід. 2025. № 2. С. 210-214.
2. Банчук С.Я. Особливості державного управління пасажирською транспортною системою в агломерації. Державне управління: удосконалення та розвиток. 2025. № 1. URL: <https://www.nayka.com.ua/index.php/dy/article/view/5519/5574>
3. Банчук С.Я. Аналіз практичного досвіду державного управління пасажирською транспортною системою в агломерації. Розвиток міста. 2024. Вип. 4 (04). С. 7-13.

Стаття у періодичному науковому виданні іншої держави, яка входить до Європейського Союзу:

4. Banchuk S. The essence of state management of the agglomeration transport system and assessment of its efficiency. Public administration and state security aspects. Vol. 2/2024. URL: <http://passa.nuczu.edu.ua/en/archive/199-banchuk-s-the-essence-of-state-management-of-the-agglomeration-transport-system-and-assessment-of-its-efficiency>

Тези конференцій:

5. Банчук С.Я. Еволюція підходів до державного управління пасажирською транспортною системою агломерації. Теоретико-практичні засади управління, економіки та природокористування: аспекти реінтеграції Криму в господарський комплекс України : матеріали VIII Міжнародної науково-практичної конференції (м. Київ, 14 листопада 2024 року) / упоряд. О. М. Клименко. – Одеса : Олді+, 2024. С. 417-421.
6. Банчук С.Я. Концептуальні підходи до розвитку сіті-логістики в умовах державного управління пасажирською транспортною системою агломерації. Теорія і практика розвитку туризму: досвід, проблеми, інновації : матеріали III Всеукраїнської науково-практичної інтернет-конференції, м. Черкаси, 20 лютого 2025 року / за заг. ред. С. М. Домбровської. Черкаси : НУЦЗ України, 2025. С. 12-14.
7. Банчук С.Я. Зарубіжний досвід державного управління транспортною системою агломерації. Публічне управління у сфері цивільного захисту: освіта, наука, практика : збірник матеріалів міжнародної науковопрактичної інтернет-конференції, м. Харків, 29 березня 2024 р. / за заг. ред. С.М. Домбровської. – Харків : НУЦЗУ, 2024. С. 263-265.
8. Банчук С.Я. Розвиток безшовної транспортної системи агломерації як умова державного управління пасажирськими транспортними системами. Публічне управління у сфері цивільного захисту: освіта, наука, практика: збірник матеріалів міжнародної науково-практичної інтернет-конференції, м. Черкаси, 27 березня 2025 р. / за заг. ред. С. М. Домбровської. – Черкаси : НУЦЗУ, 2025. С. 346-348.

АНОТАЦІЯ

Банчук С.Я. Державне управління пасажирською транспортною системою в агломерації. – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата наук з державного управління за спеціальністю 25.00.02 – механізми державного управління. Національний університет цивільного захисту України. Черкаси, 2025.

Дисертація присвячена обґрунтуванню теоретичних і методологічних засад, розробці науково-практичних рекомендацій щодо удосконалення державного управління пасажирською транспортною системою в агломерації.

Уточнено трактування сутності: державного управління пасажирським транспортним комплексом як підсистеми системи управління агломерацією, що включає інститути публічного управління, пасажирські транспортні організації та їх ресурси, а також організації сервісного обслуговування та виробництва пасажирського транспорту, утримання пасажирської транспортної інфраструктури, а також державні та галузеві наукові центри, які ведуть дослідження в галузі пасажирських перевезень; ринкового механізму як ключового елементу підсистеми державного управління пасажирською транспортною системою в агломерації, що визначає ефективність використання її ресурсів та технологій; поняття безшовної транспортної системи агломерації як такий стан пасажирської транспортної системи, який при збереженні ринкових відносин, внутрішньо- та міжвидової конкуренції характеризується високим ступенем координації взаємодії транспортних організацій, що надають послуги різних видів пасажирського транспорту, метою якої є забезпечення максимальної цінності мультимодальних транспортних послуг для пасажирів та максимально можливої результативності ринку пасажирських транспортних послуг; змісту державного менеджменту комбінованих пасажирських перевезень в агломераціях розглядається як адекватної та необхідної відповіді на зростаючу мобільність населення, потребу у швидкості пересування, вимог до якості транспортних послуг, створення "безшовних" перевезень - за змішаними маршрутами та з використанням різних видів транспорту.

Удосконалено концептуальні підходи до розвитку сіті-логістики (використання сучасних технологій, насамперед інформаційно-комунікаційних, використання методів та засобів імітаційного моделювання для вирішення завдань вибору способу перевезень, потреби у транспортних засобах і встановлення ціни на перевезення) в умовах державного управління пасажирською транспортною системою агломерації з метою вирішення завдань формування та розвитку безшовних транспортних систем в агломераціях.

Розвинуто підходи до визначення пасажиропотоків міських агломерацій, які мають бути враховані при державному управлінні пасажирською транспортною системою в агломерації, а саме: пасажиропотоки міської агломерації нерівномірні у просторі та часі, і їм властиві ознаки як приміських, так і міських пасажиропотоків; пасажиропотоки міських агломерацій неоднорідні за своєю структурою і повинні розглядатися в розрізі складових

сегментів, при цьому потреби одних сегментів можуть бути враховані тільки при складанні розкладу руху, а інших - також при виборі класів обслуговування; під час здійснення внутрішньоагломераційних поїздок основна частина пасажирів користується не одним видом транспорту та здійснює близько 1–3 пересадок; значна частина поїздок пасажирів у міських агломераціях жорстко прив'язана до часу, що є метою поїздки.

Розроблено концепцію державного управління цифровізацією пасажирської транспортної системи в агломерації на засадах імплементації технології MaaS (створює умови для технічної підтримки та цифрового супроводу безшовних транспортних систем в агломерації, забезпечуючи зручність та швидкість купівлі-продажу комплексних транспортних послуг, насамперед мультимодальних перевезень за участю різних видів громадського пасажирського транспорту), яка дозволяє отримати очікувані ефекти формування безшовної транспортної системи, при продуманому впровадженні цифрових технологій, грамотному плануванні їх використання та ретельному моніторингу після впровадження.

Обґрунтовано вектори розвитку універсальних рішень в галузі організації державного управління пасажирськими транспортними системами агломерацій, а саме: стимулювання використання громадського транспорту; забезпечення зниження навантаження на автомагістралі; базування пасажирських транспортних систем агломерацій на використанні рейкових видів транспорту; вжиття заходів щодо інтеграції приміських залізниць у систему міського громадського транспорту; активне використання цифрових технологій у сфері продажів проїзних документів та оперативного управління транспортними потоками; розвиток інтегруючих елементів транспортної інфраструктури; активний розвиток альтернативних видів транспорту.

Удосконалено структуру форм інтеграції на ринку пасажирських транспортних послуг в агломераціях, з урахуванням впливу системи публічного управління, із метою обґрунтувати вибір організаційної форми існування безшовної транспортної системи за такими варіантами інтеграції: повна, що характеризується об'єднанням активів учасників ринку з ініціативи найсильнішого їх; часткова, в основі якої лежить перехресне володіння власністю суб'єктів господарювання; квазіінтеграція, що передбачає різні форми кооперативної поведінки без контролю за власністю.

Розроблено крипто-організаційний механізм забезпечення якості транспортних послуг, який базується на теорії сучасної криптографії та її застосування до питань державного управління суб'єктами господарювання, а саме: застосування для розвитку фінансово-економічних процесів у державно-приватному партнерстві потенціалу технології блокчейн; формування та розвиток технології смарт-контрактинг, як інструменту формалізації та подальшого виконання договірних відносин у системі державно-приватного партнерства.

Ключові слова: агломерація, державне управління, пасажирська транспортна система, якість транспортних послуг.

SUMMARY

Banchuk S.Ya. State management of the passenger transport system in the agglomeration. - Qualifying scientific work as a manuscript.

Dissertation for obtaining the scientific degree of candidate of sciences of public administration specialty 25.00.02 – Mechanisms of Public Administration. – National University of Civil Protection of Ukraine, Cherkasy, 2025.

The dissertation is devoted to the substantiation of theoretical and methodological principles, the development of scientific and practical recommendations for improving state management of the passenger transport system in the agglomeration.

The interpretation of the essence is clarified: state management of the passenger transport complex as a subsystem of the agglomeration management system, which includes public administration institutions, passenger transport organizations and their resources, as well as organizations of service and production of passenger transport, maintenance of passenger transport infrastructure, as well as state and industry research centers conducting research in the field of passenger transportation; the market mechanism as a key element of the subsystem of state management of the passenger transport system in the agglomeration, which determines the efficiency of the use of its resources and technologies; the concept of a seamless transport system of an agglomeration as such a state of a passenger transport system, which, while maintaining market relations, intra- and intermodal competition, is characterized by a high degree of coordination of interaction between transport organizations providing services of various types of passenger transport, the purpose of which is to ensure the maximum value of multimodal transport services for passengers and the maximum possible efficiency of the passenger transport services market; the content of state management of combined passenger transport in agglomerations is considered as an adequate and necessary response to the growing mobility of the population, the need for speed of movement, requirements for the quality of transport services, the creation of "seamless" transportation - along mixed routes and using different types of transport.

Conceptual approaches to the development of city logistics have been improved (the use of modern technologies, primarily information and communication technologies, the use of simulation modeling methods and tools to solve the problems of choosing a mode of transportation, the need for vehicles and setting transportation prices) in the conditions of state management of the passenger transport system of the agglomeration in order to solve the problems of forming and developing seamless transport systems in agglomerations. Approaches have been developed to determine passenger flows of urban agglomerations, which must be taken into account in the state management of the passenger transport system in the agglomeration, namely: passenger flows of the urban agglomeration are uneven in space and time, and they are characterized by the characteristics of both suburban and urban passenger flows; passenger flows of urban agglomerations are heterogeneous in their structure and must be considered in terms of component segments, while the needs of some segments can be taken into account only when drawing up the traffic schedule, and

others - also when choosing service classes; During intra-agglomeration trips, the majority of passengers use more than one mode of transport and make about 1–3 transfers; a significant part of passenger trips in urban agglomerations is strictly tied to time, which is the purpose of the trip.

A concept of state management of the digitalization of the passenger transport system in the agglomeration has been developed based on the implementation of MaaS technology (creating conditions for technical support and digital support of seamless transport systems in the agglomeration, ensuring the convenience and speed of buying and selling complex transport services, primarily multimodal transportation involving various types of public passenger transport), which allows obtaining the expected effects of forming a seamless transport system, with the thoughtful implementation of digital technologies, competent planning of their use and careful monitoring after implementation.

The vectors of development of universal solutions in the field of organizing state management of passenger transport systems in agglomerations have been substantiated, namely: stimulating the use of public transport; ensuring a reduction in the load on highways; basing passenger transport systems of agglomerations on the use of rail modes of transport; taking measures to integrate suburban railways into the urban public transport system; active use of digital technologies in the field of sales of travel documents and operational management of transport flows; development of integrating elements of transport infrastructure; active development of alternative modes of transport.

The structure of integration forms in the market of passenger transport services in agglomerations has been improved, taking into account the influence of the public administration system, in order to justify the choice of the organizational form of existence of a seamless transport system according to the following integration options: full, characterized by the unification of the assets of market participants at the initiative of the strongest of them; partial, based on cross-ownership of property of business entities; quasi-integration, which involves various forms of cooperative behavior without control over property.

A crypto-organizational mechanism for ensuring the quality of transport services has been developed, which is based on the theory of modern cryptography and its application to issues of public administration of business entities, namely: the use of the potential of blockchain technology for the development of financial and economic processes in public-private partnership; the formation and development of smart contracting technology as a tool for formalizing and further implementing contractual relations in the public-private partnership system.

Keywords: agglomeration, public administration, passenger transport system, quality of transport services.

Відповідальна за випуск Дацій Надія Василівна

Підписано до друку 26.05.2025 р.
Формат 60х84 1/16. Обл.-вид. арк. 0,9.
Гарнітура Таймс. Тираж 100 прим.

Віддруковано з оригінал-макета в друкарні ФОП Леонов Д.С.
61023, м. Харків, вул. Весніна, 12, тел. (057) 717-28-80.