

ВІДГУК ОФІЦІЙНОГО ОПОНЕНТА

на дисертацію Банчука Станіслава Ярославовича "Державне управління пасажирською транспортною системою в агломерації", поданої до захисту на здобуття наукового ступеня кандидата наук з державного управління за спеціальністю 25.00.02 - механізми державного управління

1. Актуальність теми дослідження

У сучасних умовах стрімкої урбанізації агломераційна форма просторової організації набуває дедалі більшого значення, що зумовлює підвищену потребу в ефективній організації пасажирських перевезень. Зростання чисельності населення в приміських зонах, розширення меж функціональних міських територій, а також зростаюча мобільність громадян вимагають від держави нових управлінських рішень щодо забезпечення доступності, регулярності та безпечності пасажирських транспортних послуг.

Агломерації характеризуються складною транспортною структурою, в якій поєднуються міські, приміські та міжмуніципальні потоки, що породжує проблему фрагментарності управління транспортною системою. Відсутність єдиного координуючого органу, неузгодженість маршрутної мережі, дублювання перевезень та неефективне використання інфраструктури створюють значні виклики для забезпечення якості транспортних послуг. Це посилює потребу у вдосконаленні державного управління транспортною сферою на рівні агломерацій.

З огляду на сучасні тенденції децентралізації та розвитку державно-приватного партнерства, особливої актуальності набуває формування таких моделей державного управління, які б забезпечували баланс між державними інтересами, потребами громад та економічною доцільністю. Залучення приватного капіталу до розвитку транспортної інфраструктури вимагає чіткого нормативного регулювання, прозорих механізмів взаємодії та гарантій якості наданих послуг.

Крім того, розвиток цифрових технологій і глобальна цифровізація управлінських процесів створюють нові можливості для трансформації традиційного підходу до управління пасажирськими перевезеннями. Концепції smart city, Mobility-as-a-Service (MaaS), інтегровані квиткові системи, цифровий моніторинг пасажиропотоків — усе це потребує адаптації інституційного середовища до нових викликів і ролі держави як цифрового координатора.

Окремо варто підкреслити екологічний аспект: агломерації є джерелом значних викидів забруднюючих речовин, переважно через неефективне використання приватного транспорту. Державна політика має стимулювати використання громадського, особливо рейкового, екологічно безпечного транспорту, а також забезпечити інтеграцію приміських перевезень у загальну транспортну мережу.

Таким чином, тема «Державне управління пасажирською транспортною системою в агломерації» є актуальною як з теоретичної, так і з прикладної точки зору, оскільки вимагає розробки нових моделей управління, що

враховують просторову специфіку агломерацій, сучасні технології, потреби населення та стратегічні цілі сталого розвитку.

2. Ступінь обґрунтованості наукових положень, висновків, рекомендацій

Дисертаційне дослідження Банчука Станіслава Ярославовича присвячене теоретико-методологічному обґрунтуванню розвитку системи державного управління пасажирською транспортною системою в умовах агломераційного середовища. Робота виконана в межах 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). Внесок здобувача полягає у вдосконаленні нормативно-правових, економічних і організаційних складових механізмів управління пасажирськими перевезеннями в агломераціях.

У першому розділі під назвою «Теоретико-методичні основи державного управління транспортною системою в агломерації» розкрито сутнісні характеристики управління транспортною системою на рівні агломерації, представлено етапи еволюції підходів до його організації та визначено ключові особливості сучасного державного впливу на цю сферу. Уточнено трактування державного управління пасажирським транспортним комплексом як елементу загальної системи управління агломерацією, що охоплює суб'єкти публічного управління, транспортні організації, інфраструктурні й виробничі потужності, а також наукові установи, пов'язані з розвитком пасажирських перевезень. Розширено зміст поняття ринкового механізму як функціональної частини державного управління в цій галузі. Дістало подальшого розвитку визначення сутності безшовної транспортної системи агломерації.

У другому розділі «Аналіз державного управління транспортною системою в агломерації» проведено дослідження впливу цифровізації на розвиток управлінських процесів у сфері пасажирського транспорту, розглянуто зарубіжний досвід управління транспортними системами агломераційного типу, а також здійснено аналіз вітчизняної практики державного управління пасажирськими перевезеннями в межах агломерацій. Значну увагу приділено обґрунтуванню концепції цифровізації державного управління на основі імплементації технології MaaS (Mobility-as-a-Service), що забезпечує технічну інтеграцію, оперативність і зручність у наданні мультимодальних транспортних послуг. Реалізація концепції передбачає ефективне планування цифрових рішень, їх грамотне впровадження та моніторинг у реальному часі.

Третій розділ — «Напрями удосконалення державного управління транспортною системою в агломерації» — присвячено формуванню організаційного механізму управління розвитком безшовних транспортних систем. Обґрунтовано фінансово-економічні та інституційні взаємозв'язки у межах державно-приватного партнерства, що є ключовими для забезпечення

стабільної якості транспортних послуг. Запропоновано сучасні підходи до державного менеджменту комбінованих пасажирських перевезень, які відповідають зростаючим вимогам мобільності населення агломерацій.

Окрему наукову новизну становить удосконалення структури форм інтеграції на ринку пасажирських транспортних послуг, яке враховує вплив публічного управління на вибір моделі організації безшовної транспортної системи. Запропоновано три типи інтеграції: повну (з об'єднанням активів під керівництвом найпотужнішого суб'єкта), часткову (на основі перехресного володіння), а також квазіінтеграцію, що ґрунтується на кооперативній поведінці учасників без передачі контролю над власністю.

Наукова обґрунтованість основних положень підтверджена використанням офіційних статистичних даних, нормативно-правових джерел і широкого спектра літератури. Усі поставлені цілі досягнуті в повному обсязі, а результати дослідження мають значну теоретичну цінність і практичну придатність для вдосконалення державного управління транспортними системами в агломераціях.

3. Достовірність результатів, новизна досліджень та повнота викладу в опублікованих працях

Достовірність висновків і рекомендацій, сформульованих в дисертації, забезпечена знанням і творчим використанням наукової методології та застосуванням сучасних методів проведення досліджень.

Наукова новизна одержаних результатів включає наступне:

вперше:

- розроблено концепцію державного управління цифровізацією пасажирської транспортної системи в агломерації на засадах імплементації технології МaaS (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.

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.

4. Теоретична та практична цінність дослідження для науки та практики

У дисертаційній роботі сформульовані теоретичні положення та обґрунтовані практичні рекомендації, що спрямовані на розвиток державного управління пасажирською транспортною системою в умовах агломераційного середовища. Основні ідеї та висновки дослідження доведено до конкретних положень, методик та рекомендацій. Вони можуть бути використані в практичній діяльності державними органами управління, органами місцевої влади та місцевого управління, підприємствами, громадськими організаціями.

5. Шляхи використання результатів дослідження

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).

6. Оцінка оформлення дисертації та змісту автореферату

Дисертація та автореферат оформлені згідно з вимогами МОН України. Дисертаційна робота структурно складається з вступу, трьох розділів, висновків, додатків та списку використаних джерел. Зміст автореферату

повністю ідентичний основним положенням дисертації. Висновки аргументовані. В роботі надані змістовні пропозиції.

7. Недоліки і побажання

1. Розроблена концепція державного управління цифровізацією пасажирської транспортної системи на засадах технології MaaS (Mobility as a Service) викладена досить загально і недостатньо деталізує механізми її реалізації в українських агломераційних умовах. Відсутні конкретні приклади реалізації чи апробації пропонованої моделі на рівні пілотних проєктів або кейсів.

2. Удосконалення концептуальних підходів до розвитку сіті-логістики в умовах державного управління пасажирською транспортною системою агломерації викладено недостатньо чітко щодо інтеграції запропонованих інструментів (ІКТ, імітаційного моделювання) в практику управлінських рішень. Відсутні конкретні приклади використання моделей для оптимізації перевезень у реальних або умовно-модельованих агломераційних структурах.

3. Удосконалення структури форм інтеграції на ринку пасажирських транспортних послуг в агломераціях викликає питання щодо практичної застосовності запропонованих типів інтеграції (повна, часткова, квазіінтеграція) в умовах державного регулювання. Не зовсім зрозуміло, яким чином система публічного управління впливає на вибір тієї чи іншої форми в реальних агломераційних умовах України.

4. Запропонований крипто-організаційний механізм забезпечення якості транспортних послуг виглядає надто концептуальним і малопридатним для практичного застосування в сучасних умовах українського публічного управління. Використання термінів із сфери криптографії та блокчейн-технологій потребує глибшого обґрунтування, зокрема щодо доцільності їх впровадження в реальних договірних механізмах державно-приватного партнерства у транспортній сфері.

5. У дисертації запропоновано кілька нових або уточнених трактувань ключових понять, пов'язаних з державним управлінням пасажирським транспортним комплексом, ринковим механізмом та безшовною транспортною системою. Водночас, ці визначення є складними за структурою і в деяких випадках містять багато складових, що ускладнює їхнє практичне застосування. Також не завжди чітко розмежовано рівні управління та функціональні ролі різних суб'єктів, що може викликати труднощі при використанні цих дефініцій у прикладних дослідженнях.

Загальний висновок

Дисертаційна робота Банчука Станіслава Ярославовича "Державне управління пасажирською транспортною системою в агломерації" є завершеним науковим дослідженням, виконаним на вельми актуальну тему. Рівень проведених досліджень та їх практична спрямованість свідчать про наукову зрілість здобувача.

Враховуючи актуальність, новизну, важливість одержаних автором наукових результатів, їх обґрунтованість і достовірність, а також значну практичну цінність сформульованих положень і висновків, дисертаційна робота Банчука Станіслава Ярославовича "Державне управління пасажирською транспортною системою в агломерації" відповідає вимогам МОН України, які висуваються до дисертацій на здобуття наукового ступеня кандидата наук з державного управління, та відповідає «Порядку присудження наукових ступенів і присвоєння вченого звання старшого наукового співробітника», затвердженого Постановою Кабінету Міністрів України від 24.07.2013 р. за № 567, а її автор заслуговує присудження наукового ступеня кандидата наук з державного управління за спеціальністю 25.00.02 – механізми державного управління.

Офіційний опонент,

директор навчально-наукового інституту
управління, економіки та природокористування
Таврійського національного університету
імені В.І. Вернадського,
д.держ.упр., професор

В.Г. Горник

Лашко В.Д. член Б.І. Вернадського
д.е.н. проф. Б.А.

