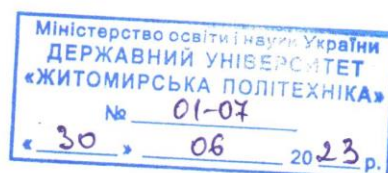


ВІДГУК

**офіційного опонента на дисертацію Фердмана Геннадія Петровича
”Державне управління безпекою транспортної інфраструктури України“,
поданої до захисту на здобуття наукового ступеня доктора наук з
державного управління за спеціальністю 25.00.02 – механізми державного
управління та 25.00.05 – державне управління в сфері державної безпеки
та охорони громадського порядку**

Актуальність обраної теми дослідження. Сучасний етап розвитку України як незалежної європейської держави, як активного суб’єкта глобальних інтеграційних процесів, міжнародних політичних та економічних відносин, що здійснює послідовне впровадження виважених суспільних реформ, – пов’язаний з новими ризиками і загрозами та потребує ґрунтовного підходу до формування сучасної системи державного управління, одним з основних завдань якої є забезпечення належного рівня безпеки транспортної інфраструктури. Проте розв’язанню проблеми забезпечення безпеки транспортної інфраструктури в Україні приділяється недостатньо уваги. Інструменти державного управління не відповідають повною мірою наявним і потенційним загрозам у цій сфері. Економічна криза в Україні та військова агресія російської федерації суттєво знизили рівень безпеки транспортної інфраструктури. Триває спад обсягів перевезень, критичного рівня досяг фінансовий стан галузі та зношеність матеріально-технічної бази, що призводить до зростання потреб у реконструкції, ремонті і технологічному обслуговуванні.

Незважаючи на різноплановість підходів до висвітлення цієї тематики у наукових виданнях, потребують обґрунтування теоретичні, методологічні положення щодо формування і реалізації державного управління безпекою транспортної інфраструктури України. Наукова і практична значущість зазначеної проблеми обумовила вибір теми і цільову спрямованість дисертаційної роботи. У зв’язку з цим, дослідження Фердмана Г. П., що



безпосередньо стосується вирішення вказаних проблем, має науково-теоретичну та практичну значимість.

Ступінь обґрунтованості наукових положень, висновків і рекомендацій. Представляє певний науковий інтерес узагальнення, систематизація та характеристика концептуальних підходів до управління безпекою транспортної інфраструктури України. Досліджено наукові підходи та розроблено теоретичні положення щодо формування та реалізації державного управління безпекою транспортної інфраструктури, розвинуто категорійний апарат теорії державного управління.

Автором визначено, що державне управління безпекою транспортної інфраструктури визначено умовою стабілізації та структурних перетворень національної економіки, цілісності економічного простору держави, міцності зв'язків між її регіонами, розвитку зовнішньоекономічної діяльності, задоволення потреб населення та суспільного виробництва у перевезеннях, захисту економічних інтересів України, а також важливим фактором економічної інтеграції країн і розвитку міжнародної торгівлі. Це обумовлено тим, що саме транспорт виступає важливим чинником міжнародної інтеграції країн, є органічною ланкою виробництва, сприяє поділу праці, розвитку спеціалізації та кооперації. При цьому, безпека транспортної інфраструктури виступає одним з важливих критеріїв економічного й політичного статусу країни, втрата якої призводить до загибелі системи (розділ 1).

Автором обґрунтовано систему принципів державного управління безпекою транспортної інфраструктури України, що включає: гарантування державою функціонування й розвитку системи забезпечення безпеки транспортної інфраструктури; стандартизація системи управління безпекою; державний контроль і нагляд за діяльністю виробників, імпортерів, власників транспортних засобів; адекватність санкцій за порушення норм і правил безпеки транспортної інфраструктури; координації дій із забезпечення безпеки транспортної інфраструктури та її використання щодо захисту населення і територій у надзвичайних ситуаціях, попередження надзвичайних ситуацій в

процесі розбудови й експлуатації транспортної інфраструктури; єдність підходів до професійного добору, підготовки й перепідготовки фахівців у сфері безпеки транспортної інфраструктури (розділ 2).

Автором показано, що розвиток системи державного управління безпекою транспортної інфраструктури відбувався в напрямі організаційного відокремлення суб'єктів управління різними підсистемами, результатом якого став поділ функцій управління окремими елементами транспортної інфраструктури, що пов'язані єдиними технологічними схемами, ускладнює формування транспортних хабів та єдиного інформаційного поля для стейкхолдерів. Взаємодія в системі державного управління безпекою транспортної інфраструктури базується на принципах обмеження державного втручання в транспортну діяльність, концентрації на розробленні та реалізації транспортної політики, а також контролю та оцінкою результатів. При цьому недосконалістю відзначається правовий механізм державного управління безпекою транспортної інфраструктури. Так, залишаються не прийнятими основні нормативні документи, які безпосередньо спрямовані на вирішення проблеми забезпечення безпеки транспортної інфраструктури, зокрема: закон про транспортну безпеку, концепція та стратегія транспортної безпеки, галузеві програми забезпечення безпеки на окремих видах транспорту (розділ 3).

Автором обґрунтована необхідність запровадження позитивного досвіду європейських країн щодо управління безпекою транспортної інфраструктури на державному рівні, що враховують стандарти відповідно до Угоди про асоціацію між Україною та ЄС від 1 вересня 2017 року. Показано, що саме стандартизація є одним з ключових механізмів розвитку системи державного управління безпекою транспортної інфраструктури, адекватного змінам в сучасних суспільно-економічних умовах, яка орієнтована на підвищення рівня безпеки життя, здоров'я, майна громадян і навколишнього природного середовища, забезпечення охорони інтересів стейкхолдерів, усунення технічних ба'єрів (розділ 4).

Автором показано, що сфера безпеки транспортної інфраструктури відзначається високою динамічністю, а система її державного управління має бути адекватною тенденціям змін суспільно-економічних умов. Це потребує створення системи формування і поширення нових знань і технологій, забезпечення трансформації винаходів в інновації та конкурентні переваги (розділ 5).

Цілком вірною є позиція автора щодо значного зниження в Україні її міжнародного економічного впливу, підвищенням ризиків та загроз національній безпеці, зниженням можливостей захисту національних інтересів у сфері транспортної інфраструктури у зв'язку з подіями, які почались в Україні у 2014 році з анексії російською федерацією Автономної Республіки Крим, окупації частини Донецької та Луганської областей і продовжились повномасштабною військовою агресією.

Достовірність результатів і новизна досліджень. Достовірність отриманих результатів, висновків і рекомендацій, викладених у дисертації, забезпечена творчим використанням сучасної теорії управління, теорії безпеки, прискіпливим аналізом та узагальненням вітчизняного і зарубіжного досвіду формування та розвитку механізмів державного управління безпекою транспортної інфраструктури, а також застосуванні апробованих методів проведення наукових досліджень.

Структура дисертаційної роботи логічна і відображає послідовність викладу текстового матеріалу та основних результатів проведених досліджень. Основні положення дисертаційної роботи опубліковано у 35 наукових працях, із них: 4 монографій (в тому числі 1 – одноосібна); 3 статті у зарубіжних виданнях, що включенні до міжнародних наукометричних баз даних Web of Science); 1 стаття у періодичному науковому виданні зарубіжної країни; 16 статей у вітчизняних фахових виданнях категорії «Б»; 11 тез доповідей на міжнародних наукових конференціях.

Дисертація виконана відповідно до плану науково-дослідних робіт Державного університету «Житомирська політехніка» за темами:

«Забезпечення економічної безпеки територіальних виробничих комплексів» (державна реєстрація № 0120U103443), «Інноваційні механізми публічного управління та адміністрування» (державна реєстрація № 0121U111051).

Внесок автора полягає в обґрунтуванні теоретико-методологічних положень розвитку системи державного управління безпекою транспортної інфраструктури та формування дієвих механізмів його реалізації в Україні.

Щодо наукової новизни одержаних результатів, то, на нашу думку, до неї необхідно віднести наступне:

Уперше: сформульовано і обґрунтовано наукову концепцію інтегрованої системи державного управління безпекою транспортної інфраструктури України, яка визначає шляхи розвитку об'єкту управління, вимоги загального характеру до технологій і необхідних ресурсів, ключових факторів досягнення стратегічних цілей, розкриває засоби вирішення організаційних питань у процесі реалізації стратегічних планів, та структурно передбачає: загальний опис та оцінку стану об'єкту управління і його позицію у зовнішньому середовищі; характеристику суб'єктів управління; цілі розвитку об'єкта управління на заданий період; проблеми і завдання, які мають бути вирішені для досягнення стратегічних цілей; шляхи та етапи реалізації стратегічних цілей; очікувані результати, показники та критерії їх оцінки (спеціальність: 25.00.05); розроблено інституційний механізм державного управління безпекою транспортної інфраструктури щодо забезпечення адекватності системи управління тенденціям змін суспільно-економічних умов, що передбачає формування Інноваційного кластера, орієнтованого на продукування і поширення нових знань і технологій, забезпечення трансформації винаходів в інновації та конкурентні переваги, та до структури якого входять: Рада інноваційного кластеру, управляюча компанія, Міжвідомчий центр забезпечення безпеки транспортної інфраструктури, бізнес-структури сфери транспорту та виробництва, університети та науково-дослідні інститути, інфраструктурні суб'єкти (спеціальність: 25.00.02).

Удосконалено методологічний підхід до формування механізмів державного управління безпекою транспортної інфраструктури, що ґрунтується на комплексному поєднанні таких складових: формування бази даних диспетчерсько-інформаційної системи забезпечення управління безпекою транспортної інфраструктури України; визначення категорійності об'єктів транспортної інфраструктури; організація оцінки вразливості об'єктів транспортної інфраструктури; уповноваження спеціалізованих організацій для забезпечення безпеки об'єктів транспортної інфраструктури; затвердження індикативних планів забезпечення безпеки транспортної інфраструктури; створення системи навчання та атестації персоналу; організація забезпечення охорони об'єктів транспортної інфраструктури; організація контролю за реалізацією індикативних планів (спеціальність: 25.00.02; 25.00.05); систему принципів державного управління безпекою транспортної інфраструктури, що враховує: гарантування державою функціонування й розвитку системи забезпечення безпеки транспортної інфраструктури; стандартизація системи управління безпекою; державний контроль і нагляд за діяльністю виробників, імпортерів, власників транспортних засобів; адекватність санкцій за порушення норм і правил безпеки транспортної інфраструктури; координації дій із забезпечення безпеки транспортної інфраструктури; попередження і запобігання надзвичайних ситуацій в процесі розбудови й експлуатації транспортної інфраструктури; єдність підходів до професійного добору, підготовки й перепідготовки фахівців у сфері безпеки транспортної інфраструктури (спеціальність: 25.00.02); підхід до класифікації та характеристики загроз безпеці транспортної інфраструктури, як об'єкту державного управління, за комплексом таких змістовних критеріїв: за локалізацією джерел загрози, що включають внутрішні і зовнішні; за ступенем ймовірності загрози поділено на потенційні; за характером джерел виникнення загрози поділено на соціогенні, техногенні, природні (спеціальність: 25.00.05); організаційно-координаційний механізм державного управління безпекою транспортної інфраструктури на основі створення Міжвідомчого центру

забезпечення безпеки транспортної інфраструктури, основними завданнями якого є інформаційно-координаційне, науково-методичне та інноваційне забезпечення діяльності суб'єктів управління та інших стейкхолдерів, супровід синхронізації української та європейської транспортної інфраструктури, моніторинг, участь у формуванні та реалізації довгострокових й оперативних планів щодо профілактики, попередження та нейтралізації внутрішніх і зовнішніх загроз безпеці транспортної інфраструктури України (спеціальність: 25.00.02; 25.00.05).

Набуло подальшого розвитку категорійний апарат теорії державного управління, що передбачає тлумачення сутності понять: «безпека транспортної інфраструктури» з позиції геополітичного підходу забезпечення державних інтересів у сфері економіки та оборони, що являє собою самостійний вид в системі державної безпеки, спрямований на формування і збереження стану захищеності транспортної інфраструктури як стратегічного комунікаційного ресурсу, через який забезпечується стійкий розвиток українського суспільства у довгостроковій перспективі; «державне управління безпекою транспортної інфраструктури», що передбачає діяльність органів влади з розроблення й реалізації комплексу заходів та механізмів впливу щодо формування та функціонування системи раціональної превентивної безпеки з метою максимально можливого, економічно обґрунтованого зменшення ймовірності виникнення, запобігання аваріям та інцидентам на об'єктах транспортної інфраструктури, мінімізації їх наслідків, на основі якої забезпечується стійке задоволення потреб населення та суспільного виробництва, цілісність економічного простору країни та міцність зв'язків між її регіонами, інтеграція країни в систему міжнародної торгівлі з урахуванням національних інтересів України (спеціальність: 25.00.02; 25.00.05); методологічні положення державного управління безпекою транспортної інфраструктури, що орієнтовані на забезпечення його ефективності та передбачають уточнення та систематизацію відповідних умов (визначення та дотримання пріоритетів; організаційно-правове, фінансово-матеріальне та інформаційне забезпечення

заходів державного впливу, консолідація зусиль органів влади та інших стейкхолдерів) та чинників (технічний стан транспортної інфраструктури, забезпечення засобами технічного контролю, діагностики та охорони; укомплектованість та рівень підготовки фахівців; інформаційне забезпечення; напрацьованість механізмів протидії терористичним актам та несанкціонованому втручанню; стан протипожежної безпеки; взаємодія правоохоронних органів) (спеціальність: 25.00.05); узагальнення і систематизація комплексу ризик-факторів державного управління безпекою транспортної інфраструктури, що включає два блоки: а) розмір території та гео економічне розташування країни (низький рівень якості транспортної мережі, швидкості транзитних перевезень, пропускної спроможності прикордонних пунктів; негнучка тарифна політика; військова агресія російської федерації та окупація частини території України; економічна криза), що супроводжується значним зниженням міжнародного економічного впливу України, підвищенням ризиків та загроз державній безпеці, зниженням можливостей захисту національних інтересів у сфері транспортної інфраструктури; б) політичний і соціально-економічний розвиток (недостатній рівень координації суб'єктів на центральному і місцевому рівні, наукових установ, громадських організацій та бізнес-структур, неефективний державний нагляд та контроль, організаційне відокремлення суб'єктів управління різними підсистемами, дроблення функцій управління між окремими елементами, недосконалість правового механізму, недостатнє фінансове забезпечення заходів безпеки транспортної інфраструктури) (спеціальність: 25.00.05); стратегічні напрями розвитку системи державного управління безпекою транспортної інфраструктури, що ґрунтуються на позитивному досвіді стандартизації в європейських країнах, відповідають змінам в сучасних суспільно-економічних умовах та передбачають: формування ефективного механізму нормативно-правового забезпечення системи управління; розробку загальних критеріїв та методів забезпечення з поступовим встановленням показників безпеки, з їх подальшим їх

вдосконаленням; зміцнення інституціональної спроможності органів влади та реформування системи державного нагляду і контролю; формування джерел та механізмів фінансового забезпечення із залученням позабюджетних ресурсів; активне запровадження інформаційних технологій та принципів мультимодальності; модернізація об'єктів транспортної інфраструктури; створення інноваційного кластеру безпеки транспортної інфраструктури; забезпечення екологічних стандартів, нормативів використання природних ресурсів (спеціальність: 25.00.02; 25.00.05).

Повнота викладу отриманих результатів дослідження та їх оформлення може бути оцінена як достатня. Дисертація оформлена відповідно до вимог МОН України. Робота має завершений характер, висновки і пропозиції достатньою мірою розкриті і обґрунтовані в текстовій частині дисертації.

Дискусійні положення і критичні зауваження:

1. У другому розділі дисертаційній роботі розкрито сутність та уточнено види загроз безпеці транспортної інфраструктури, що передбачають протиправні дії або наміри щодо таких дій, умови та фактори, а також процеси природного або техногенного характеру, які перешкоджають реалізації суспільних інтересів у сфері транспорту або знижують стійкість транспортної інфраструктури, що може спричинити шкоду здоров'ю та життю людей, збитки майну, навколишньому природному середовищу, національні економічні втрати. Не зважаючи на це, не наведено прикладів економічних втрат транспортній інфраструктурі від вищеперерахованих загроз.

2. У другому розділі автором обґрунтовано, що одною зі складових системи принципів державного управління безпекою транспортної інфраструктури України є підготовка й перепідготовка фахівців у сфері безпеки транспортної інфраструктури, але не визначено яким чином здійснювати вищезазначену підготовку.

3. В третьому розділі автором наведено аналіз впливу зовнішніх чинників на забезпечення безпеки транспортної інфраструктури показано, що

процеси глобалізації модифікують структуру ризиків та загроз, через її транснаціональний характер посилюють інтерес міжнародних кримінальних й терористичних організацій, підвищують значення прикордонних конфліктів різної інтенсивності, мережових радикальних та сепаратистських структур, інформаційних війн тощо, але не наведено приклади вищезазначених мережових радикальних та сепаратистських структур.

4. У третьому розділі здійснено аналіз стану державного управління безпекою транспортної інфраструктури України з урахуванням його основних ризик-факторів одним з них є тероризм, але в роботі не наведено прикладів втручання терористичного характеру в роботу транспортного комплексу.

5. Автором показано (розділ 4), що саме стандартизація є одним з ключових механізмів розвитку системи державного управління безпекою транспортної інфраструктури, адекватного змінам у сучасних суспільно-економічних умовах, яка орієнтована на підвищення рівня безпеки життя, здоров'я, майна громадян і навколишнього природного середовища, забезпечення охорони інтересів стейкхолдерів, усунення технічних бар'єрів, але не визначено яким саме чином буде забезпечена охорона інтересів стейкхолдерів.

6. Дослідження значно б виграло, якби при аналізі стану державного управління безпекою транспортної інфраструктури України з урахуванням його основних ризик-факторів автор висвітлив специфіку безпеки транспортної інфраструктури при здійсненні змішаних перевезень (декількома видами транспорту).

Загальний висновок

Дисертаційна робота Фердмана Геннадія Петровича «Державне управління безпекою транспортної інфраструктури України» є завершеним самостійно виконаним науковим дослідженням на актуальну тему. Вона містить обґрунтовані теоретичні та методологічні положення розвитку системи державного управління безпекою транспортної інфраструктури, а також формування дієвих механізмів його реалізації в Україні. Рівень і глибина

проведених досліджень, новизна отриманих результатів та їх запровадження у практичну діяльність органів державного управління свідчать про їх високий науковий рівень.

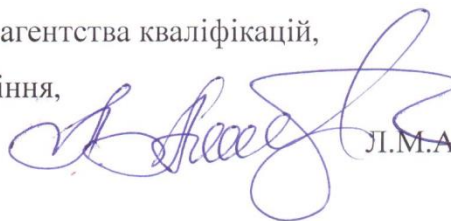
Дисертаційна робота «Державне управління безпекою транспортної інфраструктури України» відповідає «Порядку присудження та позбавлення наукового ступеня доктора наук», а її автор – Фердман Геннадій Петрович заслуговує присудження наукового ступеня доктора наук з державного управління за спеціальністю 25.00.02 – механізми державного управління та за спеціальністю 25.00.05 – державне управління в сфері державної безпеки та охорони громадського порядку.

Офіційний опонент –

заступник голови Національного агентства кваліфікацій,

доктор наук з державного управління,

професор


J.M. AKIMOVA

