

Рішення
разової спеціалізованої вченої ради ДФ 051.76.26
про присудження ступеня доктора філософії

Здобувачка ступеня доктора філософії Євгенія САГАЙДАК
(власне ім'я, прізвище здобувача)
1977 року народження, громадянка України,
(назва держави, громадянином якої є здобувач)
 освіта вища:
 закінчила у 1999 році Луганський державний аграрний університет,
(найменування закладу вищої освіти)
 за спеціальністю Облік та аудит, здобула освітній ступінь спеціаліста
(за дипломом)
 закінчила у 2011 році Національну академію внутрішніх справ
(найменування закладу вищої освіти)
 за спеціальністю Правознавство, здобула освітній рівень спеціаліста
(за дипломом)
 у 2026 році закінчує навчання в аспірантурі Національного транспортного університету,
(найменування закладу вищої освіти)
 виконала акредитовану освітньо-наукову програму «Економіка».

Разова спеціалізована вчена рада, утворена наказом ректора Національного транспортного університету, Міністерства освіти і науки України, м. Київ
(повне найменування закладу вищої освіти (наукової установи), підпорядкування (у родовому відмінку), місто)
 від «13» липня 2026 року № 98/61 у складі:

Голови разової спеціалізованої вченої ради – Олени ЛОЖАЧЕВСЬКОЇ, доктора економічних наук,
(власне ім'я, прізвище, науковий ступінь, вчене звання,
професора, завідувачки кафедри менеджменту
Національного транспортного університету;
посада, місце роботи)

Рецензентів – Антоніни БАЗИЛЮК, доктора економічних наук,
(власне ім'я, прізвище, науковий ступінь, вчене звання,
професора, завідувачки кафедри фінансів, обліку і аудиту
Національного транспортного університету;
посада, місце роботи)

Олени КОМЧАТНИХ, кандидата економічних наук,
(власне ім'я, прізвище, науковий ступінь, вчене звання,
доцента, доцента кафедри економіки
Національного транспортного університету;
посада, місце роботи)

Офіційних опонентів – Вікторії ГОНЧАР, доктора економічних наук,
(власне ім'я, прізвище, науковий ступінь, вчене звання,
професора, професора кафедри менеджменту
Київського національного економічного університету
Імені Вадима Гетьмана;
посада, місце роботи)

Оксани ДМИТРИЄВОЇ, доктора економічних наук,
(власне ім'я, прізвище, науковий ступінь, вчене звання,
професора, завідувачки кафедри економіки
та підприємництва,
Харківського національного автомобільно-
дорожнього інституту
посада, місце роботи)

на засіданні «27» серпня 2026 року прийняла рішення про присудження ступеня доктора філософії з галузі знань 05 Соціальні та поведінкові науки,

(галузь знань)

Євгенії САГАЙДАК

(власне ім'я, прізвище здобувача у давальному відмінку)

на підставі публічного захисту дисертації на тему:

«Узгодження інтересів учасників публічно-приватного партнерства

у транспортній інфраструктурі»

(назва дисертації)

за спеціальністю

051 Економіка

(код і найменування спеціальності (спеціальностей) відповідно до Переліку галузей знань і спеціальностей, за якими здійснюється підготовка здобувачів вищої освіти)

Дисертацію виконано у Національному транспортному університеті

(найменування закладу вищої освіти (наукової установи),

Міністерства освіти і науки України, м. Києва

підпорядкування, місто)

Науковий керівник Наталія БОНДАР, доктор економічних наук, професор,

(власне ім'я, прізвище, науковий ступінь, вчене звання,

професор кафедри економіки

Національного транспортного університету

посада, місце роботи)

Дисертацію подано у вигляді спеціально підготовленого рукопису, в якому отримані нові науково обґрунтовані результати, спрямовані на вирішення важливого науково-практичного завдання теоретичного обґрунтування та практичних рекомендацій, що сприяють забезпеченню сталого повоєнного відновлення та розвитку транспортної інфраструктури на засадах публічно-приватного партнерства через узгодження інтересів учасників відповідних проєктів.

Дисертацію виконано державною мовою.

Дисертаційна робота в обсязі 9 авторських аркушів основного тексту є завершеним науковим дослідженням виконаним у відповідності до «Вимог до оформлення дисертації» (Наказ Міністерства освіти і науки України від 12 січня 2017 р. № 40) та відповідає специфіці галузі знань 05 Соціальні та поведінкові науки.

Здобувачка має 17 наукових публікацій за темою дисертації, з них наукові праці, в яких опубліковані основні наукові результати дисертації та відповідають п. 8 Постанови КМУ від 12 січня 2022 р. №44:

1. Сагайдак Є. С. Методичні підходи до узгодження інтересів учасників проєкту дорожнього будівництва на засадах концесії. Інвестиції: практика та досвід. Серія «Економічна наука». №10, 2026. С. 516-522. ISSN: 2306-6814. DOI: 10.32702/2306-6814.2026.10.516. (наукове фахове видання України).

2. Bondar, N., & Sagaidak, Ie. (2026). Reconciliation of economic interests of participants in concession projects for the development of transport infrastructure (Узгодження економічних інтересів учасників концесійних проєктів розвитку транспортної інфраструктури). Bulletin of the National Transport University, 30(1), C.43-50. ISSN 2523-496X (Online), ISSN 2308-6645 (Print). DOI: 10.33744/ 2308-6645-2026-1-30-43-50.

Особистий внесок автора полягає у виявленні ключових аспектів вертикальної та горизонтальної координації економічних інтересів учасників концесійних проєктів у розвитку транспортної інфраструктури.

3. Бондар Н.М., Сагайдак Є.С. Теорія ігор в моделюванні узгодження економічних інтересів учасників транспортного інфраструктурного проєкту на засадах концесії.

Автомобільні дороги і дорожнє будівництво. 2025, №1, С.242-255. ISSN 0365-8171 (Print), ISSN 2707-4080 (Online). DOI:10.33744/0365-8171-2025-117.1242-255 (наукове фахове видання України).

Особистий внесок автора полягає у визначенні складових механізму узгодження інтересів; обґрунтування аналітичного процесу узгодження інтересів учасників концесійного проекту та доцільності використання теорії ігор на різних етапах процесу узгодження економічних інтересів учасників проектів ДПП.

4. Бондар Н.М., Сагайдак Є.С., Сукманюк В.М. Прояв ризиків опортунізму під час реалізації проєктів державно-приватного партнерства. Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. К. : НТУ, 2022. Вип. 4 (54). С. 9-15. ISSN 2523-496X (Online), ISSN 2308-6645 (Print) DOI: 10.33744/2308-6645-2022-4-54-009-015.

Особистий внесок автора полягає у виокремленні сфер виникнення ризику опортунізму у проєктах ДПП, а також систематизація ризиків опортунізму у проєктах ДПП.

5. Бондар Н.М., Барвінська-Мавайович А., Сагайдак Є.С. Теоретичні засади узгодження інтересів учасників державно-приватного партнерства. Вісник Національного транспортного університету. Серія «Економічні науки». Науковий журнал. К. : НТУ, 2022. Вип. 2 (52). С. 50-56. ISSN 2523-496X (Online), ISSN 2308-6645 (Print) DOI: 10.33744/2308-6645-2022-2-52-050-056. (наукове фахове видання України).

Особистий внесок автора полягає у систематизації та узагальненні теоретичних концепцій узгодження інтересів учасників проєктів ДПП.

У дискусії взяли участь (голова, рецензенти, офіційні опоненти, інші присутні) та висловили зауваження:

Голова разової спеціалізованої вченої ради – Олена ЛОЖАЧЕВСЬКА.

Зауваження:

Без зауважень.

Рецензент – Антоніна БАЗИЛЮК.

Зауваження:

1. У п. 1.3 роботі зазначено, що важливим для заохочення приватних інвестицій вбачається запровадження фінансових та податкових стимулів, наприклад, зниження податкового навантаження. Не зрозуміло, як в умовах наявності великого державного боргу і значного розміру бюджетного дефіциту, можна реалізувати дану пропозицію. Варто звернути увагу на, альтернативі податковим, форми отримання бізнесом прибутку. Зокрема про надання доступу до розбудови і використання придорожньої інфраструктури.

2. У п. 2.1. дисертантка розкриває світовий досвід реалізації проєктів розвитку транспортної інфраструктури на засадах публічно-приватного партнерства і робить правильний висновок щодо необхідності імплементації даного досвіду в Україні. Водночас, в роботі відсутній аналіз причин того, чому ця передова практика донині не набула в Україні належного поширення, не встановлюється етапність переходу на публічно-приватні відносини, зважаючи на необхідність адаптації моделей розвитку транспортної інфраструктури України і Євросоюзу.

3. У п. 3.1. дисертації бажано було б більше приділити увагу аспектам практичної реалізації проєктів. В цьому контексті варто було б запропонувати створення спеціальної проєктної компанії, яка відповідає за реалізацію проєкту. Великі інфраструктурні проєкти, як правило, вимагають залучення багатьох учасників, інтереси, яких теж потребують узгодження, що вимагає необхідності ідентифікації в роботі ще одного блоку інтересів і механізмів їх узгодження.

4. У п. 3.3. дисертації розроблені автором в роботі «Критеріальні дерева» представляють логіку і послідовність проведення економічних обґрунтувань на стадії розроблення і реалізації проєкту, які, як зазначає автор, можна використовувати для прийняття управлінських рішень. На жаль, в практичній діяльності такий методичний апарат складний для використання. На базі цих «дерев» варто було б побудувати матрицю управлінських дій з зазначенням переліку можливих розбіжностей інтересів на різних етапах формування і реалізації проєктів і відповідних дій, що дозволяють досягти бажаного консенсусу.

Рецензент – Олена КОМЧАТНИХ.

Зауваження:

1. У дисертації запропоновано включити цифрові технології до елементного складу транспортної інфраструктури, що відображено на схемі (рис. 1.1). Разом з тим потребує більш ґрунтовного теоретичного обґрунтування доцільність виділення цифрових технологій як самостійного елемента транспортної інфраструктури, а також уточнення їх співвідношення з інформаційними технологіями, які віднесено до технологічної структури транспортної інфраструктури.

2. Автором запропоновано класифікацію інструментів державної політики за ступенем обов'язковості їх застосування (табл. 1.6). Разом з тим доцільно було б більш детально розкрити критерії віднесення окремих інструментів до обов'язкових, змішаних чи добровільних, що сприяло б кращому методичному обґрунтуванню запропонованої класифікації.

3. Запропонована матриця перехресних економічних інтересів учасників та стейкхолдерів транспортного інфраструктурного проєкту (табл. 3.1) є цінною авторською розробкою, яка дозволяє комплексно враховувати взаємозв'язки між основними учасниками публічно-приватного партнерства. Разом з тим доцільно було б більш чітко уніфікувати зміст окремих елементів матриці шляхом розмежування безпосередньо економічних інтересів учасників, інструментів їх реалізації та очікуваних результатів взаємодії, що сприяло б підвищенню наочності та структурованості запропонованої матриці.

Офіційний опонент – Оксана ДМИТРИЄВА.

Зауваження:

1. В дисертації, як суб'єкта прийняття управлінських рішень, що відповідає за виконання проєкту, розглянуто приватного партнера (спеціальну проєктну компанію) (с. 154-155). Поряд з цим питання інструментів фінансування, які доступні проєктним компаніям, переваг та ризиків створення компаній для реалізації проєктів PPP є недостатньо висвітленими.

2. У роботі в межах розгляду сучасних підходів до узгодження економічних інтересів значна увага приділяється застосуванню математичного інструментарію для пошуку множини альтернатив рішень, зокрема оптимального формування капіталу проєкту, оптимального розподілу прибутку (с. 128-129, 137-138). Поряд з цим використання вказаного інструментарію наведено на концептуальному рівні та потребує додаткової конкретизації.

3. Робота є дещо перевантаженою описом суто теоретичних підходів, більшість з яких не має практичного використання у вітчизняній практиці, зокрема й через відсутність відповідного законодавчого та нормативного поля. Наприклад, використання методу реальних опціонів через високу невизначеність багатьох факторів та консерватизм державного планування регіонального розвитку лишається наразі переважно на рівні академічних досліджень (с. 135-136).

4. В роботі запропоновано п'ять можливих стратегій уряду щодо стимулювання приходу приватних інвесторів до проектів дорожнього будівництва на засадах публічно-приватного партнерства. Чотири з них відображають досвід країн ЄС. Всі розглянуті стратегії передбачають формування концесіонером резерву фінансових ресурсів на непередбачені витрати. Джерело та механізм формування зазначеного резерву потребує більш ґрунтовного розкриття.

Офіційний опонент – Вікторія ГОНЧАР.

Зауваження:

1. Під час обґрунтування пріоритетності проектів повоєнного відновлення транспортної інфраструктури (с. 62-64, табл. 1.8) автор застосовує систему критеріїв, за якою відповідність окремому індикатору оцінюється переважно за бінарною шкалою «1/0». Практичну цінність запропонованого підходу посилює б додаткове обґрунтування однакової значущості критеріїв або їх диференціація залежно від характеру проекту, ступеня руйнування території, безпекової ситуації та особливостей деокупованих територій. Доцільним також видається врахування можливості зміни пріоритетності окремих критеріїв у довоєнних, воєнних і повоєнних умовах, що сприяло б більш гнучкій адаптації системи оцінювання до різних сценаріїв відновлення.

2. Запропонована на с. 64-65 математична модель формування портфеля проектів повоєнного відновлення є змістовним інструментом оптимізації розподілу обмежених інвестиційних ресурсів. Водночас доказовість отриманих на її основі результатів могла б бути посилена проведенням сценарного аналізу чутливості до зміни величини очікуваного ефекту проектів, бальних оцінок критеріїв, параметрів якісного оцінювання та максимально доступного обсягу фінансових ресурсів. Така перевірка дала б змогу встановити стійкість сформованого портфеля проектів до варіативності вихідних параметрів і невизначеності зовнішнього середовища.

3. У табл. 2.5 (с. 93) систематизовано фактори успіху публічно-приватного партнерства у транспортній інфраструктурі та визначено суб'єктів, здатних впливати на їх реалізацію. Водночас прикладну цінність запропонованої систематизації посилює б ранжування або групування цих факторів за ступенем їх значущості для приватного партнера в умовах високих безпекових ризиків, макроекономічної нестабільності та обмеженого доступу до довгострокового фінансування. Це дало б змогу визначити відносну значущість окремих факторів для прийняття приватним партнером інвестиційного рішення та встановити їх пріоритетність за різних сценаріїв зовнішнього середовища.

4. У підрозділі 2.3 (с. 120-143) обґрунтовано доцільність застосування положень теорії ієрархічних ігор для опису взаємовідносин між державою та спеціальною проектною компанією. Водночас практичну відтворюваність запропонованого підходу посилює б детальніша формалізація конкретної ігрової моделі, зокрема визначення складу гравців, множини їх стратегій, функцій виграву, інформаційної структури, послідовності прийняття рішень та умов досягнення рівноважного стану. Наведення числового прикладу для конкретного транспортного інфраструктурного проекту дало б змогу чіткіше продемонструвати прикладні можливості запропонованого теоретико-ігрового інструментарію.

5. Запропоновані у третьому розділі критеріальні дерева оцінювання узгодженості інтересів і виявлення загроз її порушення (с. 185-188, рис. 3.6-3.7) є логічно структурованим інструментом підтримки управлінських рішень. Водночас положення

про те, що невідповідність хоча б одному критерію унеможливило успішну реалізацію проєкту на засадах концесії, потребує додаткового обґрунтування з огляду на різний ступінь критичності окремих критеріїв. Доцільним було б передбачити порогові або градаційні значення, розмежувати критичні та такі, що можуть бути скориговані, відхилення, також визначити періодичність їх моніторингу. Це підвищило б адаптивність запропонованого інструментарію до різних умов реалізації концесійних проєктів та обґрунтованість управлінських рішень щодо виявлених відхилень.

Висновок разової спеціалізованої вченої ради ДФ 051.76.26, щодо розгляду дисертаційної роботи

1. Дисертаційна робота Сагайдак Євгенії Степанівни відповідає освітньо-науковій програмі «Економіка» за спеціальністю 051 Економіка, що реалізується у Національному транспортному університеті.

2. Метою дисертаційної роботи – є розроблення науково-методичного апарату та практичних рекомендацій щодо узгодження інтересів учасників ППП у транспортній інфраструктурі, застосування яких сприятиме стійкості реалізації відповідних проєктів під час повоєнного відновлення та досягненню Цілей сталого розвитку.

Об'єкт досліджень: є процеси повоєнного відновлення та розвитку транспортної інфраструктури на засадах публічно-приватного партнерства

Предмет досліджень: теоретичні, методичні та практичні положення щодо узгодження інтересів учасників публічно-приватного партнерства у розвитку транспортної інфраструктури.

3. Наукова новизна отриманих результатів полягає у поглибленні теоретико-методичних положень формування та розвитку методичного й практичного інструментарію узгодження економічних інтересів для забезпечення стійкості реалізації проєктів розвитку транспортної інфраструктури на засадах публічно-приватного партнерства.

Основні положення, що визначають наукову новизну дисертаційної роботи, полягають у наступному.

Удосконалено:

- концептуальні положення щодо узгодження інтересів учасників публічно-приватного партнерства у транспортній інфраструктурі;

- методичні основи відбору пріоритетних транспортних інфраструктурних проєктів для першочергового відновлення;

- методичні підходи обґрунтування способу фінансування проєктів з метою відновлення транспортної інфраструктури;

- методичний апарат оцінювання узгодженості інтересів учасників концесійних проєктів дорожнього будівництва та інших стейкхолдерів;

- систему виявлення та попередження конфліктів учасників концесійних проєктів у дорожньому будівництві на основі застосування критеріальних дерев, що представляють логічну послідовність дій щодо з'ясування наявності узгодженості або виявлення можливих загроз неузгодженості.

Набули подальшого розвитку:

- трактування поняття «транспортна інфраструктура», яке дозволяє більш глибоко розглядати функції, притаманні транспортній інфраструктурі, зокрема сприяння досягненню ЦСР;

- теоретико-методичні положення щодо місця транспортної інфраструктури у забезпеченні досягнення Цілей сталого розвитку шляхом систематизації її функціональних характеристик;

- систематизація ключових факторів успіху публічно-приватного партнерства у транспортній інфраструктурі з урахуванням впливу на них відповідних суб'єктів прийняття рішень з адаптацією до вітчизняної практики.

4. Практичне значення отриманих результатів полягає у розроблені теоретичні положення, методичні підходи і практичні рекомендації можуть бути використані органами влади як під час розроблення програми повоєнного відновлення транспортної інфраструктури та постраждалих територій, так й під час формування передумов та стимулів заохочення приватних інвестицій для конкретних проєктів на засадах публічно-приватного партнерства. Отримані результати є корисними й для приватних інвесторів, які планують брати участь у таких проєктах. Це стосується оцінки очікуваних вигід, врахування підтримки місцевих територіальних громад, можливої форми підтримки з боку держави. Практична значимість отриманих результатів дисертації підтверджується довідкою про використання наукових результатів та практичних рекомендацій ТОВ «ГОЛ» (Довідка №ЛС-02-305/21.06.2026). Окремі положення дисертаційної роботи застосовуються в освітньому процесі при підготовці здобувачів ступеня доктора філософії за спеціальністю 051 «Економіка» у Національному транспортному університеті (акт про провадження № 831/01-07 від 16.06.2026 р.).

5. Спеціалізована вчена рада відзначає високий науковий рівень дисертації, кваліфікує її як роботу, в якій отримані нові науково-обґрунтовані результати, що в сукупності вирішують конкретне наукове завдання – розроблено методичний та практичний інструментарій вертикального та горизонтального узгодження економічних інтересів учасників публічно-приватного партнерства у транспортній інфраструктурі, що підвищать стійкість реалізації проєктів в умовах повоєнного відновлення та обмеженості бюджетних фінансових ресурсів, зокрема:

- при визначенні кола осіб та їх економічних інтересів, врахування яких у межах вертикального й горизонтального рівнів взаємодії учасників, так й перехресних інтересів учасників і стейкхолдерів проєкту, дозволить сформулювати бачення можливості (або неможливості) реалізації транспортного інфраструктурного проєкту на засадах PPP;

- при визначенні пріоритетності транспортних інфраструктурних проєктів для першочергового відновлення, які поєднують традиційні економічні критерії з оцінюванням ефекту від проєкту на досягнення Цілей сталого розвитку, а також використанням математичної моделі формування портфеля проєктів, яка дозволить спланувати проєкти, реалізація яких, як очікується, забезпечить максимальний сукупний соціально-економічний ефект. Це допоможе врахувати потреби громад, забезпечити виконання завдань повоєнного відновлення в поєднанні з реалізаціями Цілей сталого розвитку;

- при обґрунтуванні способу фінансування проєктів з метою відновлення транспортної інфраструктури, що передбачає врахування можливості реалізації проєкту на засадах PPP після оцінки ступеня пошкодження інфраструктури, рівня ділової активності регіону або його зв'язку з міжнародним транспортним коридором, зацікавленості інвесторів у входженні в проєкт;

- при оцінюванні узгодженості інтересів учасників концесійних проєктів дорожнього будівництва та інших стейкхолдерів з використанням запропонованого методичного інструментарію. Це дає можливість своєчасно виявляти проєкти, які на умовах концесії не можуть бути реалізовані взагалі;

- при виявленні та попередженні конфліктів учасників концесійних проєктів у дорожньому будівництві на основі застосування критеріальних дерев, що представляють логічну послідовність дій щодо оцінки наявності узгодження інтересів. Запропонована система виявлення та попередження конфліктів учасників дозволяє аналізувати ризики безпеки проєкту за принципом безперервності від формування техніко – економічного обґрунтування до завершення проєкту. Такий підхід дозволяє сформулювати системне підґрунтя для забезпечення можливості завершення реалізації проєкту на умовах, які задовольнятимуть стейкхолдерів.

6. Дисертаційна робота Сагайдак Євгенії Степанівни на тему «Узгодження інтересів учасників публічно-приватного партнерства у транспортній інфраструктурі» є завершеним самостійним науковим дослідженням, що відповідає п.п. 6-9 «Порядку присудження ступеня доктора філософії та скасування рішення разової спеціалізованої вченої ради закладу вищої освіти, наукової установи про присудження ступеня доктора філософії» (затвердженого Постановою Кабінету Міністрів України від 12 січня 2022 р. № 44, зі змінами).

Результати відкритого голосування: «За» – 5 членів ради,

«Проти» – 0 членів ради.

На підставі результатів відкритого голосування разова спеціалізована вчена рада присуджує Євгенії САГАЙДАК

(власне ім'я, прізвище, здобувача у давальному відмінку)

ступінь доктора філософії з галузі знань 05 Соціальні та поведінкові науки

(галузь знань)

за спеціальністю 051 Економіка.

(код і найменування спеціальності (спеціальностей) відповідно до Переліку галузей знань і спеціальностей, за якими здійснюється підготовка здобувачів вищої освіти)

Відеозапис трансляції захисту дисертації додається.

Голова разової
спеціалізованої вченої
ради ДФ ДФ 051.76.26



Олена ЛОЖАЧЕВСЬКА