

Рішення
разової спеціалізованої вченої ради ДФ 051.53.26
про присудження ступеня доктора філософії

Здобувач ступеня доктора філософії Владислав УМАНЦІВ
(власне ім'я, прізвище здобувача)
1998 року народження, громадянин України,
(назва держави, громадянином якої є здобувач)
 освіта вища:
 закінчив у 2020 році Київський національний торговельно-економічний університет,
(найменування закладу вищої освіти)
 за спеціальністю «Менеджмент зовнішньоекономічної діяльності»,
здобув освітній ступінь магістра,
(за дипломом)
 закінчує у 2026 році навчання в аспірантурі Національного транспортного університету,
(найменування закладу вищої освіти)
 виконав 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 «04» травня 2026 року № 39/34 у складі:

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

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

Офіційних опонентів – Оксани ДМИТРИЄВОЇ, доктора економічних наук, професора
(власне ім'я, прізвище, науковий ступінь, вчене звання,
завідувачки кафедри економіки і підприємництва
Харківського національного автомобільно-
дорожнього університету;
посада, місце роботи)
Богдана ГРЕЧАНИКА, доктора економічних наук, доцента,
(власне ім'я, прізвище, науковий ступінь, вчене звання,
професора кафедри публічного управління,
адміністрування і національної безпеки
Інституту гуманітарної підготовки та державного управління
Івано-Франківського національного технічного
університету нафти і газу
посада, місце роботи)

на засіданні «26» червня 2026 року прийняла рішення про присудження ступеня доктора філософії з галузі знань 05 «Соціальні та поведінкові науки»,
(галузь знань)

Владиславу УМАНЦІВУ

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

на підставі публічного захисту дисертації на тему

«Організаційно-економічний механізм відновлення транспортної інфраструктури
на засадах публічно-приватного партнерства»

(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. Київ

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 з удосконалення організаційно-економічного механізму відновлення транспортної інфраструктури на засадах публічно-приватного партнерства.

Дисертацію виконано державною мовою.

Дисертаційна робота в обсязі 6,5 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».

Здобувач має 21 наукову публікацію за темою дисертації, з них 8 наукових праць, в яких опубліковані основні наукові результати дисертації та відповідають п. 8 Постанови Кабінету Міністрів України від 12 січня 2022 р. № 44:

1. Shkuropadska D., Osetskiy V., Bondar N., Umantsiv V. Financial Resilience of Ukraine under the Martial Law. *Academy Review*. 2025. № 2. P. 160–173.

DOI: <https://doi.org/10.32342/3041-2137-2025-2-63-10>

Метою статті є розробка адаптованої методики оцінки рівня фінансової стійкості, яка враховує макроекономічні, фінансові, фіскальні та зовнішньоекономічні аспекти, та є необхідною для забезпечення фінансової спроможності країни протидіяти шоківим впливам. Здобувачеві належать запропоновані підходи до розробки адаптованої методики оцінки рівня фінансової стійкості на основі врахування макроекономічних, фінансових, фіскальних та зовнішньоекономічних параметрів (публікація у виданні, що індексується у наукометричній базі Web of Science, кuartиль Q4).

2. Бондар Н., Уманців В. Державно-приватне партнерство в системі економічних відносин. *Економічна теорія та право*. 2022. № 4. С. 6–19.

DOI: <https://doi.org/10.31359/2411-5584-2022-51-4-6>

Метою статті є аналіз сутності державно-приватного партнерства у системі економічних відносин. Здобувачеві належать результати аналізу особливостей розвитку

форм державно-приватного партнерства як перспективного інституційного інструменту активізації соціально-економічного розвитку (наукове фахове видання України).

3. Бондар Н., Уманців В. Повоєнне відновлення економіки: взаємодія держави та приватного капіталу. *Економічна теорія та право*. 2023. № 3. С. 6–21.

DOI: <https://doi.org/10.31359/2411-5584-2023-54-3-6>

Метою статті є аналіз напрямів здійснення повоєнного відновлення економіки крізь призму взаємодії держави з приватним капіталом та обґрунтування напрямів його реалізації в Україні. Здобувачеві належить розкриття напрямів здійснення повоєнного відновлення економіки на основі взаємодії держави та суб'єктів приватного підприємництва, а також запропоновані концептуальні підходи до реалізації функцій держави в повоєнному відновленні економіки України (наукове фахове видання України).

4. Уманців В. Державно-приватне партнерство в економіці. *Теоретичні та прикладні питання економіки*. 2023. Вип. 2. С. 212–220.

DOI: <https://doi.org/10.17721/tppe.2023.47.20>

Метою статті є розкриття новітніх тенденцій розвитку державно-приватного партнерства (наукове фахове видання України).

5. Ємець В., Уманців В. Розвиток транспортно-логістичної системи та реіндустріалізація як основні компоненти стратегії відновлення Приморського регіону України у повоєнний період. *Агросвіт*. 2024. № 8. С. 71–77.

DOI: <https://doi.org/10.32702/2306-6792.2024.8.71>

Метою статті є визначення основних перешкод на шляху відновлення регіонів та розробка заходів повоєнної модернізації. Здобувачеві належить визначення напрямів використання можливостей Причорноморського регіону України для посилення значущості транспортно-логістичного потенціалу у повоєнному відновленні (наукове фахове видання України).

6. Бондар Н., Уманців В. Європейський досвід використання державно-приватного партнерства у розвитку транспортної інфраструктури в контексті забезпечення національних інтересів. *Автомобільні дороги та дорожнє будівництво*. 2025. Вип. 118. Ч. 1. С. 233–243.

DOI: <https://doi.org/10.33744/0365-8171-2025-118.1-233-243>

Метою статті є вивчення європейського досвіду становлення і розвитку державно-приватного партнерства в контексті забезпечення національних інтересів. Здобувачеві належить здійснений аналіз європейського досвіду застосування державно-приватного партнерства у розвитку транспортної інфраструктури (наукове фахове видання України).

7. Уманців В. Використання публічно-приватного партнерства для відновлення транспортної інфраструктури України. *Історія народного господарства та економічної думки України*. 2025. Вип. 58. С. 344–362.

DOI: <https://doi.org/10.15407/ingedu2025.58.344>

Метою статті є визначення можливостей і напрямів використання публічно-приватного партнерства у процесі повоєнного відновлення транспортної інфраструктури (наукове фахове видання України).

8. Уманців В. Формування організаційно-економічного механізму публічно-приватного партнерства у відновленні транспортної інфраструктури. *Здобутки економіки: перспективи та інновації*. 2026. № 28.

DOI: <https://doi.org/10.5281/zenodo.19478483>

Метою статті є системний аналіз формування організаційно-економічного механізму публічно-приватного партнерства для відновлення транспортної інфраструктури (наукове фахове видання України).

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. Доцільно було б проаналізувати суперечності, які є неодмінним атрибутом при взаємодії органів публічної влади та суб'єктів приватного підприємництва, а також запропонувати власні шляхи розв'язання вказаних суперечностей.

2. Варто конкретніше обґрунтувати, який саме світовий досвід й при реалізації яких проєктів найбільшою мірою можна було б застосувати в Україні у процесі відновлення та модернізації її транспортної інфраструктури.

3. Слід було більше уваги у третьому розділі приділити розкриттю ризиків реалізації регіональних проєктів відновлення транспортної інфраструктури з урахуванням специфіки та умов воєнного стану.

4. Доречно було б у третьому розділі більше уваги приділити розкриттю чинників глобальної макроекономічної нестабільності, які потенційно спроможні завади реалізації пропозицій, спрямованих на забезпечення адаптивності та стійкості організаційно-економічного механізму публічно-приватного партнерства.

Рецензент – Олена КОМЧАТНИХ.

Зауваження:

1. У теоретичній частині дисертації основну увагу зосереджено на дослідженні переваг та потенціалу публічно-приватного партнерства у процесах відновлення транспортної інфраструктури, однак окремі аспекти, пов'язані з ризиками, інституційними обмеженнями та проблемами практичної реалізації проєктів публічно-приватного партнерства, могли б бути висвітлені більш детально.

2. У роботі запропоновано підхід до кластеризації регіонів із використанням системи відповідних критеріїв та інтегральних показників, що дозволяє обґрунтувати вибір моделей публічно-приватного партнерства залежно від умов відновлення транспортної інфраструктури, водночас практична цінність запропонованого підходу могла б бути посилена представленням узагальненого сценарію реалізації інфраструктурного проєкту на засадах публічно-приватного партнерства з урахуванням запропонованих моделей взаємодії та фінансування.

Офіційний опонент – Оксана ДМИТРИЄВА.

Зауваження:

1. У першому розділі дисертації необхідно було більшою мірою використати науковий доробок українських вчених у напрямі теоретичного обґрунтування моделей публічно-приватного партнерства, провести критичний аналіз різноманітних підходів, дослідити їх еволюцію й на базі цього чіткіше сформулювати авторське трактування.

2. Розглядаючи організаційно-економічний механізм публічноприватного партнерства, у роботі доцільно було чіткіше визначити його суб'єктний склад, зокрема, поняття «публічний партнер» та «приватний партнер». Сучасна практика публічно-приватного партнерства охоплює широке коло суб'єктів, серед яких органи публічного управління та адміністрування, державні та комунальні підприємства, приватні інвестори, фінансові

установи, оператори інфраструктурних об'єктів. Вказана деталізація дозволила б повніше розкрити механізм взаємодії сторін, розмежувати їх функції, повноваження та відповідальність у процесі реалізації проєктів публічно-приватного партнерства.

3. Доцільно було б конкретніше визначити інструментарій моніторингу та оцінки результативності реалізації проєктів публічно-приватного партнерства на основі застосування організаційно-економічного механізму відновлення транспортної інфраструктури.

4. У дисертації значна увага приділена фінансовим аспектам реалізації проєктів публічно-приватного партнерства, проте недостатньо висвітленими залишилися механізми розподілу ризиків між публічним та приватним секторами в умовах воєнного стану та повоєнної модернізації.

Офіційний опонент – Богдан ГРЕЧАНИК.

Зауваження:

1. У дисертації значна увага приділяється інституційним аспектам функціонування організаційно-економічного механізму публічно-приватного партнерства у транспортній інфраструктурі України. При цьому такий напрям, як інституційна координація між різними суб'єктами управління в означеній сфері досліджена меншою мірою. Доцільним було б детальніше означити проблеми взаємодії центральних органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування щодо розроблення та реалізації інфраструктурних проєктів на засадах публічно-приватного партнерства у транспортній інфраструктурі України.

2. Проблематика, яка безпосереднім чином стосується практичного використання результатів кластеризації у процесі формування державної регіональної політики й узгодження кластерних моделей з чинними документами просторового та регіонального розвитку, вдосконалення методичного апарату кластерного аналізу регіонів України шляхом введення індексів руйнувань, ризиків, логістики, економічного потенціалу та інституційної спроможності залишилася недостатньо висвітленою у дисертації.

3. У дисертаційній роботі обґрунтовано необхідність формування адаптивного організаційно-економічного механізму відновлення транспортної інфраструктури, який враховує ризики воєнного стану та ступінь пошкодження об'єктів інфраструктури. Водночас безпекова компонента запропонованого механізму, яка охоплює доволі широке коло питань, пов'язаних зі страхуванням воєнних ризиків у проєктах публічно-приватного партнерства, потребує більш ґрунтовного розкриття.

4. Окремі положення дисертації, серед яких оцінювання ефективності окремих моделей публічно-приватного партнерства, прогнозування результативності впровадження запропонованих управлінських рішень, сформульовані здебільшого на концептуальному рівні та потребують додаткової емпіричної конкретизації.

Висновок разової спеціалізованої вченої ради ДФ 051.53.26, щодо розгляду дисертаційної роботи:

1. Дисертаційна робота Уманіва Владислава Юрійовича 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 формування адаптивної системи відновлення транспортної інфраструктури України на засадах публічно-приватного партнерства, інтегрованої в державну політику та систему публічних інвестицій, орієнтованої на розв'язання важливої проблеми забезпечення транспортної доступності, логістичної стійкості та конкурентоспроможності транспортної інфраструктури в умовах воєнного стану і повоєнного відновлення.

Об'єкт дослідження – процес відновлення транспортної інфраструктури на засадах публічно-приватного партнерства.

Предмет дослідження – сукупність теоретичних, методичних і практичних положень формування адаптивного організаційно-економічного механізму відновлення транспортної інфраструктури на засадах публічно-приватного партнерства.

3. Наукова новизна отриманих результатів полягає в наступному:

- удосконалено організаційно-економічний механізм відновлення транспортної інфраструктури на засадах публічно-приватного партнерства, в архітектоніку якого окрім діючих організаційного, правового, економічного, фінансового блоків, та блоку управління ризиками інтегровано адаптивний блок, що дозволяє з урахуванням оцінювання ступеня пошкодження інфраструктурних об'єктів в регіональному вимірі визначити пріоритетність їх відновлення. Застосування удосконаленої структурно-функціональної системи взаємодії публічного і приватного секторів дозволять підвищити ефективність управлінських рішень і досягти очікуваного соціально-економічного ефекту;

- удосконалено логіку обґрунтованості стратегічних орієнтирів відновлення транспортної інфраструктури з урахуванням нової ролі публічно-приватного партнерства, яке розглядається не лише як інвестиційний інструмент, а й як складова державної політики повоєнної модернізації. Інтегрованість публічно-приватного партнерства до системи державної політики дозволяє залучити комплекс інституційних, фінансових, регуляторних і ризик-орієнтованих інструментів для формування адаптованої до стратегічних завдань диференційованої системи відновлення транспортної інфраструктури України;

- вдосконалено систему оцінювання ефективності інвестицій у транспортну інфраструктуру за рахунок поєднання методу Data Envelopment Analysis і регресійного аналізу, що дозволило не лише визначити рівень, а й встановити вплив чинників на показник ефективності, зокрема, обґрунтувати визначальну роль інституційного середовища, врахування якого є необхідною умовою при формуванні організаційно-економічного механізму відновлення транспортної інфраструктури;

- вдосконалено методичний апарат кластерного аналізу регіонів України за рахунок введення нових індикаторів та інтегральних показників, а саме індексів: руйнувань, ризиків, логістики, економічного потенціалу та інституційної спроможності. Запропоновані індикатори дозволили в контексті завдань відновлення транспортної інфраструктури згрупувати території у кластери для вибору оптимальних моделей публічно-приватного партнерства та реалізації функціонально-орієнтованого планування;

- набули подальшого розвитку методичні основи оцінювання доцільності реалізації на засадах публічно-приватного партнерства транспортних інфраструктурних проєктів, які доповнені методикою проведення сценарного аналізу монетизації суспільних вигід, вартісної оцінки ризиків за методологією Флівб'єрга та визначення загального економічного ефекту від зменшення витрат публічного сектору;

- набув подальшого розвитку процес адаптації світових практик публічно-приватного партнерства для відновлення транспортної інфраструктури, що дозволяє здійснювати відбудову за принципом Build Back Better (сталого відновлення) з урахуванням євроінтеграційного вектору України. Запропонована система передбачає структурні зміни в управлінні публічними інвестиціями, удосконалення стратегічного планування та моделей змішаного фінансування, а також використання цифрових систем моніторингу реалізації проєктів у транспортному секторі України.

4. Практичне значення отриманих результатів полягає у наступному:

- розроблені наукові положення, методичні підходи та практичні рекомендації щодо підготовки, супроводження та імплементації інфраструктурних проєктів із залученням міжнародних фінансових організацій використовуються Офісом міжнародних проєктів АТ «Укрзалізниця»;

- запропоновані напрями активізації співпраці держави та суб'єктів приватного підприємництва, а також удосконалені вектори стимулювання публічно-приватного партнерства використані Стратегічною групою «Софія»;

- пропозиції щодо обґрунтування адаптивного організаційно-економічного механізму публічно-приватного партнерства, що спроможний забезпечити ризикостійкість реалізації проєктів у відновленні транспортної інфраструктури, використані Національним інститутом стратегічних досліджень;

- розроблені пропозиції щодо активізації інвестування у проєкти публічно-приватного партнерства застосовуються Інститутом розвитку національної економіки;

- обґрунтовані автором положення, спрямовані на використання механізму публічно-приватного партнерства для відновлення транспортної інфраструктури, впроваджені в освітній процес Національного транспортного університету.

5. Спеціалізована вчена рада відзначає високий науковий рівень дисертації, кваліфікує її як роботу, в якій отримані нові науково-обґрунтовані результати, спрямовані на вирішення важливого науково-практичного завдання з удосконалення організаційно-економічного механізму відновлення транспортної інфраструктури на засадах публічно-приватного партнерства, зокрема:

- на основі методики DEA (Data Envelopment Analysis) та регресійного аналізу застосовано двоетапний підхід до дослідження ефективності інвестицій у транспортну інфраструктуру та чинників, які її детермінують. Застосування методології DEA виявило значні відмінності у спроможності країн трансформувати інвестиції у транспортну інфраструктуру у більшу кількість об'єктів інфраструктури та вищий рівень її використання. Проведена кластеризація країн за показником рівня відносної ефективності інвестицій у транспортну інфраструктуру засвідчила досить високий її рівень в Україні, а саме 0,88 (при максимальному значенні 1,0). Результати другого етапу DEA – регресійного аналізу підтверджують, що статистично значущо впливають на показники ефективності транспортної інфраструктури індикатори якості врядування. Україна посідає одне з найнижчих місць (-0,7) за індексом інституційної якості WGI (значення кого коливаються від -2,5 до +2,5). У зв'язку з цим обґрунтовано, що ефективність інвестування у відновлення транспортної інфраструктури значною мірою визначається якістю державних інституцій. Доведено, що без стабільного правового середовища, добросовісного управління та високої спроможності реалізації проєктів, навіть найкращі моделі ППП не принесуть очікуваного результату. Встановлено необхідність політики, спрямованої на підвищення спроможності державного управління, зокрема, публічними інвестиціями, в тому числі на основі залучення приватного сектору;

- у роботі доведено, що саме публічно-приватне партнерство як форма взаємодії публічного та приватного секторів спроможне забезпечити здійснення масштабних проєктів у пріоритетних галузях та сферах національної економіки, що визначає необхідність впровадження інституційних реформ. У роботі висвітлені положення відновлення транспортної інфраструктури на засадах публічно-приватного партнерства, що базуються на адаптації кращих світових практик до запитів відновлення України з урахуванням інституційних, фінансових та безпекових обмежень, та передбачають перегляд підходів до стратегічного планування, управління публічними інвестиціями, використання змішаних моделей фінансування, цифровізації моніторингу реалізації проєктів з метою відбудови транспортної інфраструктури. Відзначаючи значення повоєнного досвіду країн, необхідно розглядати процеси відновлення транспортної інфраструктури з огляду на сучасні тренди у контексті досягнення цілей сталого розвитку та євроінтеграційних векторів;

- обґрунтовано доцільність використання публічно-приватного партнерства як найбільш ефективного та дієвого механізму повоєнного відновлення транспортної інфраструктури.

що базується на сценарному аналізі монетизації суспільних вигід, вартісної оцінки ризиків за методологією Флівб'єрга та розрахунку загального економічного ефекту від зменшення витрат публічного сектору. Практична апробація методики, проведена на основі проєкту «Розбудова автомобільної дороги М-15 «Одеса – Рені (на м. Бухарест, Румунія)», включеного до Єдиного проєктного портфеля публічних інвестицій, продемонструвала, що за сценарієм на умовах стовідсоткового фінансування приватним партнером та здійснення платежів за експлуатаційну готовність публічним сектором, економічний ефект для останнього становить 36,6 млрд грн. (52,5% економії витрат). Фінансування на паритетних засадах (50/50) дозволяє досягти економії 18,2 млрд грн (26,1%). Публічно-приватне партнерство може розглядатися як пріоритетна форма реалізації за умови належного структурування договору, а також застосування механізмів гарантування та страхування, що є важливими фінансовими інструментами в умовах воєнного стану;

- у роботі доведено, що актуальності набуває переосмислення підходів до стратегічного планування публічно-приватного партнерства. У роботі обґрунтовано необхідність переходу від фрагментарного використання інструментів публічно-приватного партнерства до цілісного бачення їх ролі в регіональному розвитку, модернізації інфраструктури та підвищенні добробуту населення. У зв'язку з цим, запропоновано методику кластерного аналізу на основі ряду індексів оцінки регіонів (руйнувань Idmg, ризиків Irisk, логістики, економічного потенціалу Iecon та інституційної спроможності PPP Inst) з метою групування територій у кластери для ефективного функціонально-орієнтованого планування та обґрунтування оптимальних моделей публічно-приватного партнерства у контексті відновлення транспортної інфраструктури.

6. Дисертаційна робота Уманців Владислава Юрійовича є завершеним науковим дослідженням і разом з публікаціями здобувача 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» (Постанова 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 Владиславу УМАНЦІВУ

(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 051.53.26



Олена ЛОЖАЧЕВСЬКА