

ВІДГУК

офіційного опонента – завідувачки кафедри економіки і підприємництва
Харківського національного автомобільно-дорожнього університету,

доктора економічних наук, професора

Дмитрієвої Оксани Іллівни

на дисертацію Уманціва Владислава Юрійовича

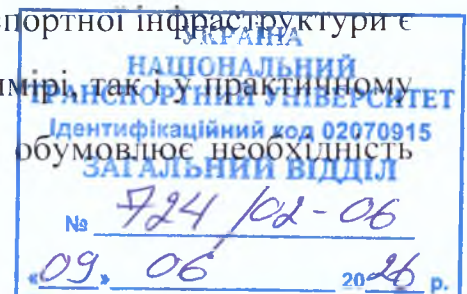
на тему:

**«ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНИЙ МЕХАНІЗМ ВІДНОВЛЕННЯ
ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ НА ЗАСАДАХ ПУБЛІЧНО-
ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА»**,

подану на здобуття ступеня доктора філософії
за спеціальністю 051 «Економіка»

Актуальність теми дисертаційного дослідження. Транспортній інфраструктурі належить визначальна роль у функціонуванні та розвитку економіки завдяки забезпеченню зв'язку виробництва та споживання, підтриманню переміщення товарно-матеріальних потоків, задоволенню потреб населення в перевезеннях. У системі економічних відносин саме транспортна інфраструктура забезпечує своєчасне перевезення пасажирів і вантажів, а також надання супутніх послуг на високому рівні. Однак в умовах воєнного стану транспортна інфраструктура зазнає руйнувань та пошкоджень, а також стикається з низкою проблем, пов'язаних з небаченими досі ризиками та викликами.

Теоретична концептуалізація розвитку організаційно-економічного механізму відновлення транспортної інфраструктури, розкриття засадничих підвалин її функціонування у сучасних реаліях вимагають проведення активного дослідницького пошуку. Світова практика засвідчує, що саме публічно-приватне партнерство володіє потенціалом узгодження економічних інтересів усіх суб'єктів складної палітри господарських відносин, розкриття суперечностей, притаманних сучасному етапові економічних відносин, аналіз напрямів та обґрунтування векторів відновлення транспортної інфраструктури є важливою науковою проблемою як у теоретичному вимірі, так і у практичному контексті. Відновлення транспортної інфраструктури обумовлює необхідність



перегляду загального концепту і принципів реалізації механізмів публічно-приватного партнерства. Закономірності становлення нових форм ефективної взаємодії суб'єктів публічного та приватного секторів належить виявляти і апробувати, а напрями подолання інституційної дисфункціональності публічно-приватного партнерства потребують детального аналізу.

Багатоаспектність процесів повоєнної модернізації у концептуально-теоретичному та практичному вимірі, посилення впливу зовнішніх чинників, спричинених активною глобальною нестабільністю, спонукають до пошуку та використання нових дослідницьких підходів до розв'язання наукової проблеми обґрунтування організаційно-економічного механізму відновлення транспортної інфраструктури на засадах публічно-приватного партнерства. З огляду на вищезазначене можна стверджувати, що обрана тема дисертаційного дослідження Уманціва В. Ю. є актуальною, а її мета, визначена як «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 національної економіки в умовах воєнного стану і повоєнного відновлення», відповідає вимогам сучасного наукового пошуку.

Зв'язок роботи з науковими планами, програмами, темами. Підтвердженням наукової актуальності теми дисертації є і те, що вона виконувалася у межах науково-дослідної роботи кафедри економіки Національного транспортного університету «Сучасна парадигма інноваційного розвитку транспортного комплексу України» (номер державної реєстрації 0121U100635).

Ступінь обґрунтованості наукових положень, висновків і рекомендацій, їх достовірність. Аналіз матеріалів дисертації та ознайомлення

з публікаціями здобувача дають змогу зробити висновки про те, що основні результати досліджень дисертанта достатньою мірою обґрунтовані, а їх наукова достовірність не викликає сумнівів, оскільки вони отримані у результаті обробки значного масиву інформаційних джерел та ретельної аналітичної роботи. У дисертації чітко окреслені і логічно вибудовані завдання дослідження, обґрунтовані теоретичні та методичні підходи щодо їх виконання, розроблено і апробовано відповідні пропозиції, які у своїй комплексності є науковим шляхом вирішення актуальної наукової проблеми, пов'язаної з функціонуванням організаційно-економічного механізму відновлення транспортної інфраструктури на засадах публічно-приватного партнерства. Відзначимо, що завдання дослідження, положення наукової новизни і висновки дисертації є логічно взаємопов'язаними. Наукові положення та результати, що виносяться на захист, є оригінальними. Використання ідей, результатів і текстів інших авторів мають посилання на відповідні джерела згідно чинних вимог.

Наукова новизна результатів дослідження. Тема дослідження розглянута всебічно та докладно. Логічна структура роботи визначається її метою та сформульованими науково-практичними завданнями. Основні наукові результати дослідження отримані дисертантом особисто і характеризуються науковою новизною. Необхідно виділити найбільш суттєві наукові положення, висновки і рекомендації, які відзначаються новизною, науковою і практичною цінністю.

1. Удосконалено організаційно-економічний механізм відновлення транспортної інфраструктури на засадах публічно-приватного партнерства, в архітектоніку якого, крім чинних організаційно-правового, фінансово-економічного 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. Завдяки цьому застосування вдосконаленої структурно-функціональної системи взаємодії публічного й приватного секторів може

забезпечити підвищення ефективності управлінських рішень і одержання соціально-економічного ефекту.

2. Дисертант удосконалив логіку обґрунтованості стратегічних орієнтирів відновлення транспортної інфраструктури з урахуванням нової ролі публічно-приватного партнерства, яке розглядається не тільки як інвестиційний інструмент, але і як складова державної політики повоєнної модернізації. Саме тому інтегрованість публічно-приватного партнерства у систему державної політики дозволяє залучити комплекс інституційно-регуляторних, фінансових і ризик-орієнтованих інструментів для формування адаптованої до стратегічних завдань системи відновлення транспортної інфраструктури України.

3. У роботі вдосконалено систему оцінювання ефективності інвестицій у транспортну інфраструктуру за основи поєднання методу Data Envelopment Analysis і регресійного аналізу. Це дозволило не тільки визначити рівень, але й встановити вплив чинників на показники ефективності та обґрунтувати вирішальну роль інституційного середовища, врахування якого є необхідною умовою формування організаційно-економічного механізму відновлення транспортної інфраструктури.

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

5. Набуло подальшого розвитку трактування природи публічно-приватного партнерства як інституційної платформи взаємодії публічного та приватного секторів, що відображає специфіку інноваційних змін, орієнтованих на досягнення цілей сталого розвитку й використання специфічних для сучасного етапу розвитку технологій і фінансових інструментів. Розширене

розуміння сутності публічно-приватного партнерства дало змогу сформувати гнучку та адаптивну систему обґрунтування управлінських рішень, застосувати інструментарій стимулювання інноваційного розвитку, що спроможний нівелювати інституційні асиметрії та деструкції у системі відновлення транспортної інфраструктури.

6. У дисертації також набули подальшого розвитку методичні засади 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.

7. Отримав подальший розвиток процес адаптації світового досвіду публічно-приватного партнерства для відновлення транспортної інфраструктури, що дозволяє здійснювати відбудову за принципом Build Back Better (сталого відновлення) на основі врахуванням євроінтеграційного вектору розвитку України. Запропонована система передбачає структурні зрушення в управлінні публічними інвестиціями, вдосконалення стратегічного планування та моделей змішаного фінансування, а також використання цифрових систем моніторингу реалізації проєктів транспортної інфраструктури України.

Одержані автором наукові результати мають достатній ступінь обґрунтованості, що підтверджується аналізом праць українських та іноземних вчених щодо проблем відновлення транспортної інфраструктури на засадах публічно-приватного партнерства, а також апробацією результатів дослідження на міжнародних та всеукраїнських науково-практичних конференціях.

Повнота викладення результатів дослідження в опублікованих працях. Основні положення, результати і висновки дисертаційної роботи викладено у двадцять одній науковій праці, серед яких 1 стаття у виданні, що індексується наукометричною базою Web of Science, 7 статей у наукових фахових виданнях України, 13 праць апробаційного характеру.

Практичне значення результатів дослідження. Практична цінність наукових висновків та рекомендацій автора дослідження доведена впровадженням результатів у практичну діяльність низки інституцій. Зроблені теоретичні узагальнення та висновки дисертаційної роботи доведені до рівня методичних розробок та практичних рекомендацій. Зокрема, результати дисертаційного дослідження щодо реалізації завдань з підготовки, супроводження та імплементації інвестиційних та інфраструктурних проєктів із залученням міжнародних фінансових організацій використовуються Офісом міжнародних проєктів АТ «Укрзалізниця» (довідка від 26.01.2026 р.). Рекомендації автора із визначення напрямів активізації співпраці держави та суб'єктів підприємництва на основі вдосконалення напрямів стимулювання публічно-приватного партнерства використовує Стратегічна група «Софія» (довідка № 14/1 від 11.09.2025 р.).

Пропозиції, спрямовані на обґрунтування адаптивного організаційно-економічного механізму публічно-приватного партнерства, що спроможний забезпечити ризикостійкість реалізації таких проєктів у сфері відновлення транспортної інфраструктури, використовує Національний інститут стратегічних досліджень при підготовці аналітичних й рекомендаційних документів, які надаються центральним органам виконавчої влади (довідка № 293/132 від 26.02.2026 р.). Методичні розробки дисертанта використовуються в освітньому процесі Національного транспортного університету при підготовці здобувачів ступеня доктора філософії за спеціальністю 051 «Економіка» (акт про впровадження № 212/01-08 від 13.04.2026 р.).

Дискусійні положення та зауваження до дисертації. Поряд із загальною позитивною оцінкою дисертаційної роботи потрібно відзначити наявність у ній окремих дискусійних положень та зауважень, які потребують додаткової аргументації.

По-перше, 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.

По-друге, розглядаючи організаційно-економічний механізм публічно-приватного партнерства, у роботі доцільно було більш чітко 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 тощо. Така деталізація дозволила б більш повніше розкрити механізм взаємодії сторін, розмежувати їх функції, повноваження та відповідальність у процесі реалізації проєктів публічно-приватного партнерства.

По-третє, цікавим є запропонований у дисертації організаційно-економічний механізм відновлення транспортної інфраструктури на засадах публічно-приватного партнерства. Водночас доцільно було б більш чітко визначити інструментарій моніторингу та оцінки результативності реалізації проєктів.

По-четверте, у роботі 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.

Висловлені зауваження щодо наявності певних недоліків у дисертації у цілому не знижують рівня дисертаційної роботи Уманціва В. Ю., яку можна вважати цілісним та завершеним науковим дослідженням. Беручи до уваги актуальність теми, вони можуть бути використані автором у процесі здійснення подальших наукових досліджень у царині аналізу формування та розвитку механізму відновлення та модернізації транспортної інфраструктури.

Загальний висновок. Виконана Уманцівим Владиславом Юрійовичем дисертаційна робота є кваліфікаційною науковою працею, що містить обґрунтовані теоретичні положення та практичні результати. Результати дослідження містять наукову новизну та мають практичну значущість, пройшли відповідну апробацію. Верифікація основних положень дисертаційної роботи є достатньою. Дисертація відповідає принципам академічної доброчесності.

На основі викладеного вище можна стверджувати, що дисертаційна робота на тему «Організаційно-економічний механізм відновлення транспортної інфраструктури на засадах публічно-приватного партнерства» відповідає вимогам пунктів 6, 7, 8, 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) та вимогам, визначеним наказом Міністерства освіти і науки України № 40 від 12 січня 2017 р. «Про затвердження Вимог до оформлення дисертації», а її автор Уманців Владислав Юрійович заслуговує на присудження ступеня доктора філософії за спеціальністю 051 – «Економіка».

Офіційний опонент
завідувачка кафедри економіки і підприємництва Харківського національного автомобільно-дорожнього університету,
доктор економічних наук,
професор

Оксана ДМИТРИЄВА

