

ВІДГУК

офіційного опонента на дисертаційну роботу

Дмитрієвої Оксани Іллівни

«Державне регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури», яка подана до захисту в спеціалізовану вчену раду Д 64.820.05 Українського державного університету залізничного транспорту на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук за спеціальністю 08.00.03 – економіка та управління національним господарством

1. Актуальність теми дисертаційного дослідження

Стрімке поширення в сучасному суспільстві процесів глобалізації та інформатизації і відповідно збільшення та інтенсифікація транспортно-логістичних комунікацій встановлюють кардинально нові вимоги до функціонування транспортної інфраструктури як системоутворюючої ланки економіки і ключового фактора прискорення товароруку. На сьогоднішній день орієнтирами трансформації транспортної інфраструктури виступають підвищення швидкості, безпека, зокрема екологічна, енергоефективність, здатність до гнучкого обслуговування користувачів та інтеграція в мультимодальні транспортні системи. Створення в Україні сучасної транспортної інфраструктури у відповідності з встановленими критеріями сприятиме реалізації пріоритетних національних проєктів і вирішенню соціальних завдань, а також активізації участі країни в економічних процесах світового господарства. Водночас неефективний розвиток транспортної інфраструктури є важко переборним бар'єром економічного зростання галузей, регіонів і в цілому країни. Дані обставини обумовлюють необхідність впровадження інноваційних принципів розвитку транспортної інфраструктури, застосування яких дозволяє значно підвищити якість послуг і конкурентоспроможність вітчизняного транспорту в системі міжнародних транспортно-логістичних ланцюгів постачань.

Попри значимість інноваційних змін на транспорті нині в Україні нарастають негативні тенденції згортання інноваційної діяльності у галузі й погіршення стану транспортної інфраструктури, що свідчить про недовіру управління технологій у цій сфері і вказує на термінову потребу в модернізації системи державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури на основі впровадження інструментів стратегічного, координаційно-інтеграційного і фінансово-інвестиційних механізмів державної інноваційної політики, адекватних трендам постіндустріальної економіки.

Зазначене підтверджує актуальність дисертаційного дослідження Дмитрієвої Оксани Ілліви, яка присвятила його розробленню теоретико-методологічних засад, методичних підходів і практичних рекомендацій щодо модернізації державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури відповідно до трансформаційних змін світової економіки.

Наукові результати і висновки дисертаційної роботи є складовою розробок Харківського національного автомобільно-дорожнього університету в межах науково-дослідної роботи кафедри менеджменту за темами: «Соціально-економічні проблеми функціонування і розвитку автомобільного транспорту» (номер державної реєстрації 0116U000952), де автором розроблено альтернативні стратегії інноваційного розвитку транспортної інфраструктури; «Соціально-економічні проблеми функціонування і розвитку автомобільного транспорту» (номер державної реєстрації 0117U005212), де автором обґрунтовано систему заходів щодо підвищення рівня інноваційного розвитку транспортної інфраструктури; «Проблеми управління підприємствами на автомобільному транспорті» (номер державної реєстрації 0119U00639), де автором визначено інституційне поле забезпечення ефективного використання ресурсів транспортної інфраструктури; «Проблеми управління підприємствами на автомобільному транспорті» (номер державної реєстрації 0119U103270), де автором, урахувавши провідний досвід зарубіжних країн світу, визначено програмні завдання державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури України; «Проведення дослідження й оцінка корпоративної культури ТОВ «КАРАВАН СІМПЛІ» (номер державної реєстрації 0120U102975), де автором оцінено рівень корпоративної культури підприємства як елемента соціальної складової інноваційного розвитку транспортної інфраструктури; «Проведення дослідження та розробка напрямів розвитку підприємства з позиції забезпечення його економічної безпеки» (номер державної реєстрації 0120U102981), де автором проаналізовано загрози інноваційного розвитку логістичної інфраструктури підприємств.

Окрім результати дослідження отримано в межах науково-дослідних робіт громадської наукової організації «Фінансово-економічна наукова рада», а саме: «Проблеми стратегічного розвитку національної економіки» (номер державної реєстрації 0118U000788), де автором розроблено методичний підхід до оцінювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури; «Стратегічна модернізація розвитку регіональної економічної системи» (номер державної реєстрації 0118U000787), де автором обґрунтовано перспективи інноваційного розвитку транспортної

інфраструктури України; «Управління економічною ефективністю діяльності підприємств» (номер державної реєстрації 0118U000786), де автором визначено проблеми й інституціональні засади інноваційного розвитку міжнародних транспортних перевезень.

2. Ступінь обґрунтованості наукових положень, висновків і рекомендацій

Аналіз поданої до захисту дисертації, автореферату та публікацій дисертанта дозволяє дійти висновку щодо наукової обґрунтованості і достовірності викладених у них результатів, що забезпечується за рахунок актуалізації вибору і творчого використання наукових підходів, чіткого визначення об'єкту та предмету дослідження, мети і завдань дисертаційної роботи, системного вивчення та узагальнення результатів наукових розробок вітчизняних і зарубіжних фахівців з питань інноваційного розвитку транспортної інфраструктури і державного регулювання інноваційної діяльності на транспорті, логічного викладення та аргументованого подання отриманих наукових результатів, ретельного вибору та критичного осмислення значної кількості літературних джерел.

Підтвердженням наукової обґрунтованості та достовірності результатів дисертаційної роботи є впровадження її положень в практичну діяльність органів державної влади, громадських організацій і транспортних підприємств, а також апробація на міжнародних науково-практичних конференціях.

Структура дисертації є логічною, в ній чітко визначена теоретична, методологічна та практична складові. Зміст роботи повною мірою розкриває встановлену науково-прикладну проблему.

Про значний рівень обґрунтованості положень дисертації дозволяють стверджувати нижче зазначені її теоретичні та прикладні розробки, пропозиції і висновки.

У першому розділі «Сутність транспортної інфраструктури та тенденції її інноваційного розвитку» дисертантом приділяється значна увага вивченню теоретичних підходів до встановлення змісту категорій «інфраструктура» (стор. 39-49) і «транспортна інфраструктура» (стор. 50-57), що дозволило розкрити авторську позицію на розуміння сутності поняття «транспортна інфраструктура» (стор. 58). Проаналізовано погляди науковців до класифікації видів транспортної інфраструктури » (стор. 58-59), що дало можливість доповнити її існуючу класифікацію такими ознаками, як: ступінь відкритості (інтегрованості): 1) інтегрована; 2) дезінтегрована; рівень оригінальності: 1) унікальна; 2) стандартизована; залежно від ролі у забезпеченні

економічного розвитку країни: 1) базисна; 2) стратегічна (стор. 60-61). Розкриті положення стали основою для обґрунтування складових елементів транспортної інфраструктури, серед яких виділено елементи, що забезпечують транспортне, термінально-складське, віртуально-інформаційне та комерційне обслуговування, а також науково-виробниче супроводження та управління (стор. 63-65).

Розгорнуте вивчення світових тенденцій і закономірностей інноваційного розвитку транспортної інфраструктури (стор. 66-85) дозволило встановити ключові тренди, що наразі реалізуються в сфері забезпечення інноваційних перетворень в інфраструктурі транспорту (стор. 86-89), зокрема з'ясовано домінуючу роль процесів інтеграції та цифровізації, що на фоні посилення міжнародної економічної співпраці зумовлюють інноваційні зміни в сфері транспорту.

Для з'ясування відповідності тенденцій розвитку транспорту України тим закономірностям, що мають місце в міжнародній системі транспортно-логістичного обслуговування, дисертантом проведено аналіз поточного стану (стор. 89-112) та рівня інноваційного розвитку транспортної інфраструктури України (стор. 113-121), який дозволив виявити проблеми її функціонування (стор. 121-123) і детермінанти розвитку у розрізі технологічної, інноваційної, інвестиційної, кадрової, інформаційної та інституційної складових забезпечення функціонування інфраструктури транспорту (стор. 124-126). Це стало підґрунтям для визначення цілей, напрямів, методів та рівнів забезпечення інноваційного розвитку транспортної інфраструктури України (стор. 127-129).

У другому розділі «Теоретико-методологічні основи державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури» автором встановлено етапи трансформації державного регулювання інноваційної діяльності на транспорті і розроблено теоретико-методологічний базис модернізації державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури з урахуванням трендів постіндустріальної трансформації економіки.

Дисертантом проведено дослідження еволюції теорій державного управління, загального інноваційного розвитку, а також концепцій інноваційного розвитку транспортної інфраструктури України (стор. 131-154), яке дозволило ідентифікувати основні етапи трансформації теорії державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури (догматичного регулювання, стратегічного регулювання, інноваційної інтеграції) (стор. 156-158) і з'ясувати специфіку сучасного етапу становлення державної інноваційної політики в галузі транспорту.

У процесі розкриття стану державного регулювання у сфері інноваційного розвитку транспортної інфраструктури (стор. 159-165) автором розроблено модель оцінювання результативності інноваційної діяльності у транспортному комплексі на основі використання трипараметричної системи показників (стор. 166-171). За результатами оцінювання зроблено висновок щодо низького рівня інноваційного розвитку транспортної інфраструктури, обумовленого недостатньою ефективністю процесів державного регулювання інноваційної діяльності в транспортній галузі.

З метою якісного забезпечення інноваційного розвитку транспортної інфраструктури відповідно до сучасних імперативів розвитку світової економіки розроблено парадигму державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури, що ґрунтується на конвергенції положень інтелектуального і партнерського підходів (стор. 172-177). Дана парадигма передбачає модернізацію управлінських технологій та якісну перебудову організаційно-управлінських процесів державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури, а також формування реального та віртуального середовища взаємодії держави і бізнесу, що дає змогу реалізувати інноваційні проекти розвитку транспортної інфраструктури.

З огляду на недоліки діючої наразі системи державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури та необхідність перегляду і оновлення державного інструментарію активізації та підтримки результативності інноваційної діяльності в транспортному комплексі, розкрито механізми державного регулювання інноваційної діяльності на транспорті (стор. 179-194) і сформовано концепцію модернізації державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури України на засадах інтелектуалізації і партнерства (стор. 195-197). Реалізація даної концепції дозволить уникнути інертності та недовісти управлінських рішень на всіх рівнях адміністративної ієрархії, що в цілому позитивно відіб'ється на інноваційній активності об'єктів транспортної інфраструктури.

Третій розділу дисертації «Стратегічний контекст державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури» розкриває теоретичні основи державного стратегічного управління інноваційним розвитком і підходи до формування інноваційних стратегій розвитку транспортної інфраструктури.

В ході дослідження теоретико-методологічного базису стратегічного державного управління автором розкриті підходи, принципи і етапи реалізації державного стратегічного управління інноваційним розвитком

транспортної інфраструктури (стор. 200-207). Зроблено акцент на інноваційних стратегіях як ключовому елементу в системі стратегічного управління, встановлено ознаки (стор. 208-209) і проведено систематизацію їх видів (210-214), що вказало на необхідність удосконалення класифікації інноваційних стратегій, яке автором реалізовано на основі поєднання комплексу ознак (корисність результату, тип інновацій, характер дій), що дало змогу виділити такі види (і підвиди) стратегій як деструктивні (псевдо-і квазіінноваційні) і конструктивні (адаптивну, оптимізаційну, прогресивну) (стор. 215-217).

Для вирішення завдання підвищення якості стратегічних процесів в умовах динамічності і невизначеності зовнішнього середовища дисертантом запропоновано впровадження системи підтримки прийняття рішень щодо формування і реалізації стратегії інноваційного розвитку транспортної інфраструктури. Встановлено зміст, види і компоненти систем підтримки рішень (стор. 217-224) та ідентифіковано елементи такої системи щодо формування стратегій інноваційного розвитку транспортної інфраструктури (стор. 225-227), які включають сукупність блоків-завдань (цілепокладання, проектних пропозицій, стратегічних альтернатив, мотивації, комунікації, контролінгу) та інструментальних модулів (даних, експертної оцінки, аналітики, моделювання).

Ґрунтуючись на вивченні підходів до визначення стратегічних цільових пріоритетів (стор. 227-233), зроблено висновок щодо необхідності їх перегляду і обґрунтовано положення динамічно-адаптивного підходу, який передбачає створення рефлексивного інформаційно-комунікаційного середовища для циклічного коригування цілей шляхом залучення широкого кола зацікавлених сторін, використання сучасних інформаційно-аналітичних систем і технології форсайт-досліджень (стор. 233-252).

Автор справедливо вказує, що в умовах поширення процесів глобалізації і за наявності вигідного геоположення України на перетині міжнародних транспортних шляхів стратегічним пріоритетом стає інноваційний розвиток міжнародної транспортно-логістичної інфраструктур. З цією метою проведений аналіз стану функціонування міжнародних транспортних коридорів і ефективності логістики (стор. 252-269), а також SWOT-аналіз, що дозволив виділити чотири зони факторів розвитку за ознаками адаптивності та дисипативності і, відповідно до цього, запропонувати портфель доцільних заходів досягнення ймовірного атрактору розвитку міжнародної транспортно-логістичної інфраструктури в Україні (стор. 270-274). Крім того, для протидії визначеним загрозам інноваційного розвитку транспортної інфраструктури в умовах глобалізації розроблено модель інституціонального забезпечення, яка поєднує інститути

мотивації інноваційного розвитку і інститути формування цифрового середовища (стор. 274-277), що пришвидшить реалізацію інноваційних проєктів розбудови міжнародних транспортних коридорів.

У четвертому розділі «Координаційно-інтеграційні механізми державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури» автором робиться акцент на необхідності встановлення рівня транспортної забезпеченості регіонів, як вихідної умови формування моделей співпраці в контексті забезпечення інноваційного розвитку транспортної інфраструктури (стор. 280-283). З цією метою розроблено методичний підхід до ідентифікації рівня розвитку транспортної інфраструктури, в основу якого покладено розрахунок інтегральних показників «транспортно-просторова нерівність» і «регіонально-галузева асиметрія» розвитку інфраструктури транспорту і застосування алгоритму оцінної класифікації ArcView GIS (стор. 284-302). За результатами оцінювання рівня розвитку транспортної інфраструктури регіонів України виділено вісім груп районів і сформовано на їх основі чотири кластери, для кожного з яких розроблено стратегію інноваційного розвитку і визначено ключові напрями її реалізації (стор. 303-307).

Викликають науковий інтерес пропозиції автора щодо створення Національного інноваційного транспортного HUB, фундаментом формування якого є упровадження когнітивно-цифрового інструментарію та створення платформ у системі державного регулювання інноваційного розвитку інфраструктури транспорту (стор. 316-320). Зокрема автор удосконалює класифікацію цифрових платформ (стор. 321) і визначає, що в межах його цифрових сервісів буде забезпечуватися аудит інноваційного розвитку транспортної інфраструктури, генерування знань та інновацій, управління інвестиційною активністю та реалізацією проєктів інноваційного розвитку інфраструктури транспорту (стор. 321-324). Як вірно зазначає дисертант, створення Національного інноваційного транспортного HUB дозволить сформувати інтелектуально-партнерське середовище управління реалізацією проєктів інноваційного розвитку транспортної інфраструктури.

З метою моніторингу результативності діяльності Національного інноваційного транспортного HUB автором дисертації розроблено методику оцінювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури, процедура здійснення якої включає етапи розрахунку інтегральних показників рівня розвитку інноваційно-виробничої, інвестиційної, ресурсно-енергетичної, екологічної, міжнародної та соціальної складових функціонування транспортної інфраструктури, а також формування на їх основі комплексного показника і розроблення моделей прогнозування

впливу ключових факторів на інноваційний розвиток транспорту (стор. 330-347).

У п'ятому розділі «Удосконалення фінансово-інвестиційних інструментів державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури» дисертант вказує на обмеженість інвестиційних можливостей держави в фінансуванні проєктів інноваційного розвитку транспортної інфраструктури і звертає увагу на необхідність встановлення пріоритетності реалізації інноваційних проєктів. З огляду на зазначене, удосконалено методику вибору пріоритетних для державного фінансування інноваційних проєктів розвитку інфраструктури транспорту (стор. 356-372) пропозиціями, що дозволяють обирати найбільш значущі проєкти на основі розрахунку системи оцінних показників (час, ризик і ефект) та порівняння параметрів надійності й економічної ефективності проєкту на стадіях «розробка-впровадження», «експлуатація-отримання результатів».

Обґрунтування рішень щодо інвестування проєктів інноваційного розвитку транспортної інфраструктури вимагає діагностики інвестиційної привабливості її об'єктів. З цією метою в дисертації автором проаналізовано методи оцінювання інвестиційної привабливості (стор. 372-386) і розроблено інструментарій діагностики інвестиційної привабливості об'єктів інфраструктури транспорту, що передбачає формування рейтингу об'єктів інфраструктури транспорту на основі визначених інтегральних показників інвестиційної привабливості, які розраховані на методологічному підґрунті факторного аналізу за допомогою процедури стандартизації класичним способом та використовуючи як ваги частки повної дисперсії ознак за відповідними факторами (стор. 386-395).

Зважаючи на існуючий позитивний досвід фінансування масштабних інноваційних проєктів на основі взаємодії органів державної влади, місцевого самоврядування та бізнесу, автором в дисертації досліджено моделі державно-приватного партнерства (стор. 396-397) і розкрито зміст, основних факторів та параметрів, що визначають його ефективність в сфері транспортної інфраструктури (стор. 397-415). Ґрунтуючись на встановлених положеннях дисертантом удосконалено процедуру фінансування проєктів інноваційного розвитку транспортної інфраструктури на засадах державно-приватного партнерства за рахунок використання запропонованої матриці ризиків державно-приватного партнерства, розробленої методики їх оцінювання і методичного забезпечення проведення експертного опитування (стор. 415-419).

За сукупністю та рівнем викладення наукових положень дисертаційну роботу Дмитрієвої Оксани Іллівни можна оцінити як закінчене дослідження

з вагомими науковими результатами, які є достатньо обґрунтованими та достовірними.

3. Наукова новизна отримана в дисертаційній роботі

Представлена дисертаційна робота Дмитрієвої Оксани Іллівни відзначається творчим характером та містить результати, що характеризуються науковою новизною.

Рівень наукової новизни положень, висновків і рекомендацій, отриманих у дисертаційній роботі, зведено до трьох груп результатів, які автор позначив у вступі дисертації та авторефераті, як здобуті вперше, удосконалені та ті, що отримали подальший розвиток:

I. Вперше:

– сформовано парадигму державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури, що ґрунтується на конвергенції положень інтелектуального і партнерського підходів до модернізації управлінських технологій та передбачає якісну перебудову організаційно-управлінських процесів державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури, формування реального і віртуального середовища взаємодії держави та бізнесу з метою реалізації інноваційних проєктів (стор. 172-177);

– розроблено концепцію модернізації державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури України на засадах інтелектуалізації і партнерства, у якій досягнення цільових векторів інноваційного розвитку транспортної інфраструктури реалізується в двокомпонентній системі комплементарних механізмів державного регулювання, спрямованих на активізацію інноваційної діяльності (стратегічні, організаційно-економічні, фінансово-інвестиційні) і підтримку її результативності (нормативно-правові, кадрові, інформаційні, іміджеві, адміністративно-управлінські) (стор. 194-197);

– розроблено організаційну модель формування інтелектуально-партнерського середовища управління реалізацією інноваційних проєктів розвитку транспортної інфраструктури, що передбачає створення Національного інноваційного транспортного HUB (стор. 324-327).

II. Серед результатів, що удосконалюють наукові засади модернізації державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури, варто виділити наступні:

– встановлено етапи трансформації теорії державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури України (догматичне, стратегічне регулювання, інноваційна інтеграція) (стор. 156-158), що

дозволяє обґрунтувати напрямки модернізації державної інноваційної політики на транспорті;

– розроблено модель оцінювання результативності інноваційної діяльності транспортного комплексу у вигляді трипараметричної системи, яка характеризує інноваційну активність, інноваційний потенціал і інноваційну ефективність транспортної галузі, що дає змогу визначити стан інноваційної діяльності на транспорті (стор. 166-171);

– удосконалено теоретичні основи стратегічного державного управління інноваційним розвитком транспортної інфраструктури за рахунок: типізації інноваційних стратегій за комплексом ознак (корисність результату, тип інновацій, характер дій), що дало змогу встановити такі їх види (і підвиди), як деструктивні (псевдо- і квазіінноваційні) і конструктивні (адаптивні, оптимізаційні, прогресивні) стратегії (стор. 215-217); ідентифікації елементів системи підтримки прийняття рішень щодо формування і реалізації стратегії інноваційного розвитку транспортної інфраструктури, які включають сукупність блоків-завдань та інструментальних модулів (стор. 224-227), що дозволяє підвищити якість управлінського процесу;

– сформовано динамічно-адаптивний підхід до процесу проектування цілей стратегії інноваційного розвитку транспортної інфраструктури (стор. 233-234), що передбачає створення рефлексивного інформаційно-комунікаційного середовища для встановлення і циклічного коригування цілей шляхом залучення широкого кола зацікавлених сторін, використання сучасних інформаційно-аналітичних систем і технології форсайт-досліджень, що забезпечує обґрунтованість цілей і їх відповідність вимогам суспільства (стор. 235-252);

– розроблено методичний підхід до ідентифікації рівня розвитку транспортної інфраструктури, який використовує алгоритм оцінної класифікації ArcView GIS і матричне моделювання, що дозволяє визначити рівні транспортно-просторової нерівності і галузево-регіональної асиметрії розвитку інфраструктури транспорту в регіонах (стор. 290-307);

– удосконалено етапи оцінювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури в умовах формування Національного інноваційного транспортного HUB шляхом послідовного визначення рівня розвитку інноваційно-виробничої, інвестиційної, ресурсно-енергетичної, екологічної, міжнародної й соціальної складових транспортної інфраструктури, їх агрегування в інтегральний показник та моделювання впливу ключових факторів на їх інноваційний розвиток (стор. 330-347), що дає змогу встановити вузькі місця в діяльності транспортної інфраструктури

й обґрунтувати організаційно-економічні рішення щодо забезпечення її інноваційного розвитку.

III. *Отримали подальший розвиток:*

– теоретичні основи забезпечення розвитку транспортної інфраструктури через визначення поняття «транспортна інфраструктура» (стор. 58) та розширення класифікації її видів залежно від ступеня відкритості, рівня оригінальності та ролі у забезпеченні економічного розвитку країни (стор. 60-61), що є підґрунтям для встановлення орієнтирів її розвитку;

– теоретичні положення щодо обґрунтування пріоритетних напрямів інноваційного розвитку транспортної інфраструктури, які розкривають ключові проблеми (стор. 121-123) і детермінуючі фактори її функціонування (стор. 124-126), що дозволило визначити цілі, методи та рівні забезпечення реалізації інноваційних перетворень в інфраструктурі транспорту (стор. 127-129);

– модель інституціонального забезпечення інноваційного розвитку міжнародної транспортно-логістичної інфраструктури, яка поєднує інститути мотивації інноваційного розвитку та інститути розбудови цифрового середовища, що дозволяє нівелювати інституціональні асиметрії в системі державного регулювання інноваційних процесів розвитку транспортної інфраструктури в умовах глобалізації (стор. 274-277);

– методика вибору пріоритетних для державного фінансування інноваційних проєктів розвитку транспортної інфраструктури, яка передбачає порівняння параметрів надійності й економічної ефективності проєкту на стадіях «розробка-впровадження», «експлуатація-отримання результатів» (стор. 357-372), що є обґрунтуванням доцільності залучення фінансових ресурсів держави;

– інструментарій діагностики інвестиційної привабливості транспортної інфраструктури шляхом формування рейтингу її об'єктів на основі факторного аналізу за допомогою процедури стандартизації класичним способом та використовуючи як ваги частки повної дисперсії ознак за відповідними факторами (стор. 386-395), що дає змогу ідентифікувати пріоритетні для інвестування об'єкти транспортної інфраструктури;

– процедура фінансування проєктів інноваційного розвитку транспортної інфраструктури на засадах державно-приватного партнерства, яка передбачає використання запропонованої матриці ризиків державно-приватного партнерства і методики їх оцінювання, що дозволить підвищити точність прогнозу кількісних значень факторів ризику і знизити можливі втрати шляхом більш ефективного розподілу ризиків між учасниками

інноваційних проєктів розвитку транспортної інфраструктури (стор. 415-419).

4. Практичне значення отриманих результатів дослідження

Розробки та рекомендації дисертаційної роботи є теоретико-методологічним базисом та інструментарієм модернізації державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури відповідно до трансформаційних змін світової економіки.

Практичне значення отриманих результатів полягає в тому, що обґрунтовані в дисертації методичні підходи, теоретичні висновки і практичні рекомендації можуть бути використані для розроблення стратегії інноваційного розвитку транспортної інфраструктури України і дозволять сформулювати ефективний інструментарій державного регулювання інноваційних проєктів розвитку інфраструктури транспорту.

Основні положення і рекомендації використані центральними і місцевими органами державної влади, громадськими організаціями, підприємствами, які спеціалізуються на наданні транспортних послуг, що підтверджено довідками про впровадження авторських розробок у діяльність: Кам'янської районної державної адміністрації (довідка № 14/19 від 28.02.2020 р.); Транспортної академії України (довідка № 2713-н від 19.03.2020 р.); Департаменту інфраструктури Харківської міської ради (довідка № 3/04/17-08 від 01.04.2020 р.); ДК «Укроборонпром» (довідка № РОЕ 241-1/08-41 від 08.04.2020 р.); Київського обласного центру зайнятості Державної служби зайнятості (довідка № 1877/002/01-36 від 02.07.2020 р.); Департаменту економіки і міжнародних відносин Харківської обласної державної адміністрації (довідка № 05-30/2546 від 03.07.2020 р.); ТДВ «АТП 16363» (довідка № 314 від 08.07.2020 р.); АТ «Харківське підприємство автобусних станцій» (довідка № 11/191 від 08.07.2020 р.).

Теоретичні та практичні розробки, запропоновані в дисертації, використовуються в навчальному процесі Харківського національного автомобільно-дорожнього університету при викладанні дисциплін «Економіка транспорту», «Транспортне підприємництво», «Державне регулювання економіки», «Державне і регіональне управління», «Економіка та організація інноваційної діяльності», «Інноваційний розвиток підприємства» (довідка № 01-09/81 від 17.02.2020 р.).

Зареєстровані авторські права на науково-практичні твори: «Оцінювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури» (свідоцтво № 98164 від 16.06.2020 р.); «Оцінка інноваційного потенціалу транспортної інфраструктури» (свідоцтво № 98162 від 16.06.2020 р.).

5. Оцінка повноти викладення дослідження в опублікованих роботах

Теоретичні положення та методичні рекомендації, викладені в дисертації, знайшли достатнє висвітлення в опублікованих за темою дослідження наукових працях. Основні положення та висновки дисертаційної роботи викладено в 42 наукових працях, серед яких: 1 одноосібна і 1 колективна монографія; 23 статті у наукових фахових виданнях, з них 22 статті, опубліковані у наукових виданнях, які входять до міжнародних наукометричних баз даних, у т.ч. 1 стаття – у науковому виданні, внесеному до міжнародної наукометричної бази даних Web of Science; 1 стаття у науковому виданні, що входить до міжнародних наукометричних баз даних, у т.ч. до міжнародної наукометричної бази даних Scopus; 16 тез доповідей на науково-практичних конференціях. Загальний обсяг наукових праць становить 37,5 друк. арк., з них особисто автору належать 35,8 друк. арк. Кількість праць у повній мірі відповідає вимогам до публікації основних положень дисертації на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук. Основні наукові положення, висновки та результати дисертаційної роботи були оприлюднені автором на міжнародних науково-практичних конференціях. Автореферат відображає основний зміст дисертації та містить лише ті положення та висновки, які висвітлені у дисертаційній роботі.

6. Структура та зміст дисертаційної роботи

Дисертаційна робота Дмитрієвої О.І. складається зі вступу, п'яти розділів, загальних висновків, додатків, списку використаних джерел.

Загальний обсяг роботи становить 525 сторінок, у т. ч. основний текст займає 376 сторінок. Матеріали дисертації проілюстровано 106 рисунками, 48 таблицями і містять 8 додатків. Список використаних джерел налічує 508 найменувань.

Логіка дисертаційного дослідження підпорядкована поставленій меті та завданням, визначає структуру роботи. Структура дисертаційної роботи узгоджується з назвою, метою та завданнями дослідження, її оформлення відповідає чинним вимогам, наукові положення викладено конкретно, логічно, висновки і рекомендації ґрунтуються на результатах авторських досліджень проблеми.

7. Дискусійні положення та зауваження до роботи

Слід відзначити достатньо високий рівень теоретичних та прикладних досліджень виконаних в роботі. Проте, оскільки деякі положення дисертацій є дискусійними, що пов'язано з означенням дисертантом власної позиції

окремих досліджуваних проблем, варто зробити певні уточнення, зауваження та рекомендації з метою подальшого удосконалення пропозицій щодо вирішення проблемних питань даної тематики.

1. Позитивно характеризують роботу встановлені автором ключові проблеми функціонування і розвитку транспортної інфраструктури України (рис. 1.35, стор. 122). Однак було б доцільно розкрити і організаційно-управлінські деструктиви, які стримують розвиток транспортної галузі.

2. Розкриваючи на стор. 192-193 іміджевий механізм державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури, автор недостатньо приділяє уваги факторам формування позитивного іміджу у розрізі його найбільш впливових складових.

3. На стор. 210-213 у табл. 3.1 автор проводить досить ґрунтовну систематизацію видів інноваційних стратегій, однак деякі з них можуть бути реалізовані тільки на макрорівні, а тому викликає сумнів доцільність їх вивчення в контексті формування стратегії інноваційного розвитку транспортної інфраструктури.

4. Дисертаційне дослідження значно виграло, якщо б при обґрунтуванні пропозиції щодо удосконалення цілепокладання в процесі формуванні стратегій інноваційного розвитку транспортної інфраструктури (п. 4.2) були встановлені наявні прогалини законодавчо-нормативного забезпечення стратегічного планування у даній сфері.

5. Автор пропонує інституціональний механізм формування цифрового середовища (стор. 236), що включає розроблення і впровадження такого інструментарію як краундфандинг, проте не конкретизує його змістовне наповнення та особливості застосування для цілей інноваційної розбудови міжнародної транспортно-логістичної інфраструктури.

6. З метою забезпечення обґрунтованості авторських пропозицій щодо оцінювання транспортно-просторових нерівностей та галузево-регіональних асиметрій у п. 4.1 дисертації доцільно більше уваги приділити розкриттю цих понять.

7. При вивченні властивостей цифрових платформ і підходів до їх класифікації (стор. 317-321) як підґрунтя для формування Національного інноваційного транспортного HUB, було б доцільно розглянути наявні та перспективні цифрові платформи в транспортній галузі.

8. Потребують додаткової аргументації положення щодо процедури застосування авторської матриці ризиків при оцінюванні ефективності механізму фінансування проєктів державного-приватного партнерств (стор. 416).

Висловлені зауваження і побажання не применшують загальної, високої оцінки виконання дисертаційної роботи, її теоретичної та практичної цінності.

8. Загальний висновок

В цілому в роботі слід визначити виконаними вимоги, що ставляться до дисертацій на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук. Актуальність теми обґрунтовано, мету, завдання та предмет дослідження чітко визначено. Висновки і рекомендації, які сформульовані автором, відзначаються науковою новизною і мають практичну значущість.

Належний науково-теоретичний рівень, аргументованість і достовірність отриманих висновків і рекомендацій, ступінь наукової новизни дають підстави для висновку, що дисертація Дмитрієвої Оксани Іллівни на тему «Державне регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури» відповідає вимогам пунктів 9, 10, 12, 13, 14 «Порядку присудження наукових ступенів», затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 21 липня 2013 р. № 567 (зі змінами), а тому її автор заслуговує на присудження наукового ступеня доктора економічних наук за спеціальністю 08.00.03 – економіка та управління національним господарством.

Офіційний опонент

доктор економічних наук, доцент,
професор кафедри
економіки та управління
виробничим і комерційним бізнесом
Українського державного університету
залізничного транспорту

Токмакова

Ірина Токмакова



Особистий підпис
засвідчую 23 2020 р.
Завідуючий канцелярією
УкрДУЗТ

Токмакова Ірина

Відзив отримано
спеціалізованою вченою
радою 064.820.05
23 листопада 2020 р.
Учений секретар
Чорнобровка І.В.

Чорнобровка І.В.