

ВІДГУК

**офіційного опонента на дисертаційну роботу
Дмитрієвої Оксани Іллівни на тему «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 дисертації, її зв'язок з галузевими та державними науковими програмами

Сьогодні транспортний комплекс України значно відстає за рівнем впровадження інновацій в діяльність галузі від більшості розвинутих країн. Підтверджує негативну динаміку розвитку транспортного комплексу країни і щорічний рейтинг глобальної конкурентоспроможності, що проводиться в рамках Всесвітнього економічного форуму, де Україна стабільно займає досить низькі позиції за показником розвитку саме транспортної інфраструктури. Через системне недофінансування проєктів інноваційної модернізації інфраструктури транспорту на сьогоднішній день спостерігається критичне погіршення параметрів її функціонування, що проявляється у високому рівні зношеності фондів, обмеженій пропускній здатності та невідповідності експлуатаційних характеристик світовим стандартам якості транспортно-логістичного обслуговування.

В умовах кардинальної трансформації світової економіки такі негативні тенденції розвитку транспортної інфраструктури створюють загрозу ефективному функціонуванню економіки України і вимагають негайного переформатування державної політики сприяння інноваційним перетворенням в сфері транспорту. Адже діючі на сьогодні механізми державного регулювання інноваційного розвитку інфраструктури транспорту через хаотичність і локальність владних дій за всі роки незалежності країни довели свою неієздатність забезпечити якісні зміни в транспортній галузі. Для реалізації інноваційної моделі розвитку транспортної інфраструктури необхідно модернізувати відповідно до вимог науково-технічного прогресу систему державного планування, активізації та підтримки результативності інноваційної діяльності в транспортному комплексі.

Наявність зазначених проблем спонукала дисертанта до розв'язання конкретної науково-прикладної проблеми, а саме до розроблення теоретико-методологічних засад, методичних підходів і практичних рекомендацій щодо модернізації системи державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури відповідно до

трансформаційних змін світової економіки, у тому числі гостро назріла потреба у формуванні парадигми та концепції модернізації державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури України на засадах інтелектуалізації і партнерства.

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.

Окремі 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, сформульованих в дисертації, їх достовірність

Достовірність і обґрунтованість наукових результатів, висновків і рекомендацій, сформульованих дисертантом забезпечується:

- системним використанням теоретичних та методичних напрацювань вітчизняних і зарубіжних науковців з питань державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури;

- застосуванням загальнонаукових та спеціальних методів дослідження, у тому числі порівняльного аналізу і графічного методу, систематизації і класифікації, системного підходу, моделювання, абстрагування і логічного аналізу, морфологічного аналізу, аналогії та екстраполяції, експертного та розрахунково-аналітичного методів;

- врахуванням положень нормативно-правової бази України та країн ЄС щодо діяльності транспорту, використанням стратегічних документів та статистичних даних Міністерства інфраструктури України, Державної служби статистики України, матеріалів українських і зарубіжних періодичних друкованих видань, ресурсів мережі Інтернет.

На підтвердження наукової обґрунтованості та достовірності результати дисертаційної роботи впроваджено в діяльність центральних і місцевих органів державної влади, громадських організацій, підприємств, які спеціалізуються на наданні транспортних послуг, апробовано на міжнародних науково-практичних конференціях, а також в достатній мірі відображено в публікаціях у наукових фахових виданнях.

Метою дисертації визначено розроблення теоретико-методологічних засад, методичних підходів і практичних рекомендацій щодо модернізації системи державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури відповідно до трансформаційних змін світової економіки (с. 28). У відповідності з поставленою метою у роботі були вирішені завдання як теоретико-методологічного, так методичного характеру.

Дослідження сутності категорії «транспортна інфраструктура» дозволило дисертанту встановити існування системного, структурного, процесного, функціонального, вартісного, безпекоорієнтованого та інституціонального підходів до трактування її змісту (с. 49-58). На цій основі автором надано власне визначення поняття транспортної інфраструктури з позиції комплексу об'єктів, у межах якого забезпечується транспортне, термінально-складське, комерційне та віртуально-інформаційне обслуговування споживачів транспортних послуг, а також здійснюється науково-виробничого супроводження та управління транспортним процесом (с. 58).

На основі аналізу поглядів вчених-науковців на видову структуру об'єктів транспортної інфраструктури дисертантом подано узагальнену

класифікацію її видів та доповнено останню такими ознаками: 1) ступінь відкритості (інтегрованості): інтегрована; дезінтегрована; 2) рівень оригінальності: унікальна; стандартизована; 3) роль у забезпеченні економічного розвитку країни: базисна; стратегічна (с. 59 - 61). Вивчення думок учених на структуру складових елементів транспортної інфраструктури дозволило автору висвітлити власну точку розу на поелементний склад об'єктів інфраструктури транспорту (с. 60-65).

Вивчення світових тенденцій та закономірності інноваційного розвитку транспортної інфраструктури дозволило дисертанту вказати на такі ключові тренди сьогочасного етапу трансформації, як процеси інтеграції та цифровізації транспортної галузі (с. 86-88).

Ґрунтуючись на аналізі стану інноваційного розвитку транспортної інфраструктури України автором розроблено декомпозицію ключових проблем її функціонування (с. 121-124). Для обґрунтування векторів реалізації інноваційних перетворень в транспортному комплексі дисертантом систематизовано детермінуючі фактори забезпечення інноваційного розвитку інфраструктури транспорту шляхом виділення факторів інституціонального, технологічного, інноваційного та інвестиційного характеру глобального і локального рівня впливу (с. 124-127). Розроблена система факторів дозволила автору аргументувати необхідність державного стимулювання розвитку інтелектуально-партнерських зв'язків у транспортній галузі та створення на державному рівні цифрового середовища управління інноваційними трансформаціями в сфері транспорту. З метою визначення механізмів та інструментів державної політики активізації інноваційної діяльності в транспортному комплексі дисертантом визначено цілі, напрями, методи та рівні забезпечення інноваційного розвитку транспортної інфраструктури України (с. 127-129).

На основі дослідження особливостей становлення сучасної економічної думки на механізми державного управління та інструменти забезпечення інноваційних змін у сфері транспорту автором виділено три етапи її трансформації, що дало змогу встановити специфічні особливості сучасного періоду реформування і виділити недоліки вітчизняної політики державного регулювання інноваційної діяльності в сфері транспорту (с. 140-158).

Автором охарактеризовано ключові недоліки діючої наразі системи державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури і зроблено висновок відносно її неієвості, що зумовлена хаотичністю та локальністю владних дій (с. 164-166).

Для підтвердження низького рівня ефективності державних інструментів підтримки інноваційної активності в транспортній галузі дисертантом розроблено методичний підхід до оцінки її стану. Останній ґрунтується на застосуванні трипараметричної системи показників, що

побудована з урахуванням принципів динамізму, перспективізму та доцільності, в якій рівень результативності інноваційної діяльності у транспортній галузі розраховується за допомогою відповідного інтегрального показника. Користуючись даною методикою дисертантом проведено оцінювання і зроблено висновок щодо низького рівня інноваційної діяльності на транспорті, першопричиною чого, як зазначає автор, є недостатня ефективність процесів державного регулювання інноваційного розвитку галузі (с. 166-171). Враховуючи необхідність розширення доступу до інновацій та поглиблення партнерських зв'язків для активізації інноваційних процесів в транспортній галузі, дисертантом сформовано парадигму державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури, що ґрунтується на конвергенції положень інтелектуального і партнерського підходів до модернізації управлінських технологій (с. 171-178).

Автор справедливо зазначає, що в умовах цифрової трансформації середовища функціонування транспортної галузі першочерговими завданнями мають стати формування на національному і регіональному рівнях інституціональних засад цифровізації, смарт-спеціалізації та розвиток потенціалу співпраці науково-освітнього й транспортного секторів економіки. Враховуючи пріоритетні напрями забезпечення реалізації інноваційних перетворень в транспортній галузі, дисертантом розроблено концепцію модернізації державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури України на засадах інтелектуалізації і партнерства. Особливість останньої полягає в розкритті двокомпонентної системи комплементарних механізмів державного регулювання, спрямованих на активізацію інноваційної діяльності і підтримку її результативності (с. 194-197).

Одним із напрямів модернізації системи державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури автором визначено удосконалення процесів стратегічного державного управління процесами активізації інноваційної діяльності в галузі. З цією метою дисертантом приділено увагу дослідженню теоретичних основ державного стратегічного управління інноваційним розвитком транспортної інфраструктури, що дозволило систематизувати види інноваційних стратегій за різними ознаками та виділити їх конструктивні і деструктивні види (с. 200-217). Зважаючи на необхідність впровадження ефективних методів реалізації управлінських дій в систему державного регулювання, дисертантом розроблено систему підтримки прийняття рішень для підвищення якості стратегічних процесів державного управління інноваційним розвитком транспортної інфраструктури. Остання включає такі блоки, як блок стратегічного цілепокладання, блок проєктних пропозицій, блок альтернативних сценаріїв, блок мотивації, блок комунікацій та блок

контролінгу реалізації стратегії (с. 224-227).

Ґрунтуючись на тому, що ключове значення в системі стратегічного державного управління інноваційним розвитком транспортної інфраструктури належить етапу визначення стратегічних цільових пріоритетів, автором обґрунтовано доцільність впровадження динамічно-адаптивного підходу до проектування цілей. Даний підхід, як вказує дисертант, передбачає формування рефлексивного середовища та дозволяє реалізувати циклічне коригування цілей на основі використання сучасних інформаційно-аналітичних систем і залучення широкого кола зацікавлених сторін (с. 233-252).

Зважаючи на стратегічну значущість міжнародних транспортних коридорів у використанні транзитного положення країни, дисертантом приділяється увага проведенню SWOT-аналізу транспортної інфраструктури України в контексті глобалізаційних процесів (с. 269-272). На основі виділених чотирьох квадрантів за ознаками адаптивності та дисипативності в результаті зіставлення потенційних можливостей та загроз зовнішнього середовища транзитної сфери з сильними та слабкими сторонами внутрішнього потенціалу інноваційного розвитку транспортної інфраструктури автором запропоновано портфель доцільних заходів і розроблено модель інституціонального забезпечення. В межах останньої визначено інститути мотивації інноваційного розвитку й інститути розбудови цифрового середовища та розкрито перспективний інструментарій реалізації стратегічних напрямів державного регулювання інноваційного розвитку міжнародної транспортно-логістичної інфраструктури в Україні (с. 272-277).

Для встановлення ефективності реалізації інструментів державного регулювання інноваційного розвитку інфраструктури транспорту в регіонах країни автором розроблено методику ідентифікації рівня її розвитку. Зміст даного методичного підходу полягає в розрахунку інтегральних показників «транспортно-просторова нерівність» і «регіонально-галузева асиметрія» розвитку інфраструктури транспорту, що дозволяють з використанням алгоритму оцінної класифікації ArcView GIS провести суміщене ранжування і типологізацію регіонів країн (с. 284-298). Проведено оцінювання транспортно-просторової нерівності та регіонально-галузевої асиметрії розвитку інфраструктури транспорту в регіонах України та на цій основі здійснено їх ранжування, що дозволило дисертанту сформулювати чотири кластери і розробити стратегії забезпечення симетричних інноваційних змін в об'єктах транспортної інфраструктури регіонів України (с. 299-307).

Інноваційний розвиток транспортної інфраструктури потребує інтерактивного управління процесами генерування, реалізації та фінансування проектів впровадження інновацій в діяльність транспорту, що

можливо забезпечити за рахунок створення на державному рівні цифрових платформ. Зважаючи на це, дисертантом вивчено зміст та види цифрових платформ (с. 316-320), що дозволило йому розширити існуючу класифікацію їх видів, виділити їх можливості та координаційно-інтеграційні властивості в забезпеченні системності державного управління інноваційними трансформаціями у сфері транспорту (с. 321-324). З метою формування на державному рівні умов для системного планування, регламентування, підтримки, координації та стимулювання процесів впровадження інновацій в діяльність транспорту дисертантом запропоновано створення Національного інноваційного транспортного HUB, як інтелектуально-партнерського середовища управління реалізацією інноваційних проєктів розвитку транспортної інфраструктури. Як вказується автором, в межах даного середовища буде реалізовано аудит інноваційного розвитку, генерування знань та інновацій, управління інвестиційною активністю та реалізацією проєктів інноваційного розвитку інфраструктури транспорту. Ґрунтуючись на цьому, розкрито мету і функціональні можливості цифрових сервісів Національного інноваційного транспортного HUB (с. 324-327). Для визначення результативності функціонування інтелектуально-партнерського середовища управління реалізацією інноваційних проєктів розвитку транспортної інфраструктури окреслено етапи оцінювання, що передбачають розрахунок комплексного показника, який відображає рівень розвитку інноваційно-виробничої, інвестиційної, ресурсно-енергетичної, екологічної, міжнародної й соціальної складових інфраструктури транспорту та моделювання впливу ключових факторів на їх інноваційний розвиток (с. 330-347).

Розуміючи те, що важливим питанням в процесі стимулювання державою інноваційних змін в сфері транспорту є державне фінансування, обсяги якого на сьогоднішній день не відповідають реальним потребам галузі і виділяються виключно на реалізацію стратегічних для країни інфраструктурних проєктів, дисертантом запропоновано методику вибору пріоритетних інноваційних проєктів розвитку транспортної інфраструктури (с. 356-372). Відмінність даної методики полягає у врахуванні системи оцінних показників (час, ризик і ефект) та порівнянні параметрів надійності й економічної ефективності проєкту на стадіях «розробка-впровадження», «експлуатація-отримання результатів».

Вибір пріоритетних інноваційних проєктів передбачає проведення усестороннього аналізу інвестиційного клімату в галузі і визначення рівня зацікавленості в них інвесторів. Зважаючи на це, автором запропоновано методичний підхід до діагностики інвестиційної привабливості транспортної інфраструктури на основі рейтингової оцінки, де інтегральний показник отримано шляхом зваженого згортання індивідуальних оцінок значень усіх виділених і інтерпретованих факторів (с. 386-395).

Одним з найефективніших інструментів фінансування капіталоемних інноваційних проєктів розвитку інфраструктури транспорту в усьому світі визнано механізм державно-приватного партнерства. Розуміючи необхідність залучення величезних інвестицій для реалізації проєктів з впровадження інновацій в діяльність транспорту, автором приділяється увага вивченню змісту та моделей реалізації ефективної взаємодії органів державної влади, місцевого самоврядування та бізнесу в питаннях спільного інвестування (с. 396-397). Це дозволило дисертанту встановити основні фактори та параметри (фінансово-економічні характеристики проєктів), що визначають ефективність державно-приватного партнерства в транспортній інфраструктурі та запропонувати алгоритм оцінювання ефективності проєктів партнерства (с. 397-419).

За сукупністю та рівнем викладення наукових положень дисертаційну роботу Дмитрієвої Оксани Іллівни можна оцінити як закінчене дослідження з вагомими науковими результатами, які є обґрунтованими та достовірними.

3. Наукова новизна отримана в дисертаційній роботі.

В процесі дослідження автором було отримано результати, висновки і рекомендації, що відрізняються науковою новизною, зокрема:

Вперше:

– на основі конвергенції положень інтелектуального і партнерського підходів до модернізації управлінських технологій сформовано парадигму державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури, що передбачає якісну перебудову організаційно-управлінських процесів в системі державного стимулювання та підтримки інноваційних процесів розвитку галузі, формування реального і віртуального середовища взаємодії держави та бізнесу з метою реалізації інноваційних проєктів (с. 171-178);

– досягнення цільових векторів інноваційного розвитку транспортної інфраструктури запропоновано забезпечити шляхом реалізації розробленої концепції модернізації державного регулювання інноваційних перетворень в сфері транспорту на засадах інтелектуалізації і партнерства, у якій поєднано двокомпонентну систему 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) (с. 194-197);

– запропоновано підвищити ефективність реалізації інструментів державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури за рахунок впровадження організаційної моделі формування інтелектуально-партнерського середовища управління реалізацією

інноваційних проєктів розвитку інфраструктури транспорту. Остання передбачає створення Національного інноваційного транспортного HUB, у межах якого здійснюється аудит інноваційного розвитку, генерування знань та інновацій, управління інвестиційною активністю та реалізацією проєктів інноваційного розвитку інфраструктури транспорту. Розкрито мету і функціональні можливості цифрових сервісів Національного інноваційного транспортного HUB (с. 324-327);

До результатів, що удосконалюють наукові засади державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури, відносяться:

– ідентифіковано три етапи трансформації теорії державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури України, що відображають еволюцію становлення інструментів державного регулювання інноваційних змін в інфраструктурі транспорту (с. 156-158);

– подано модель оцінювання результативності інноваційної діяльності транспортного комплексу, яка ґрунтується на принципах динамізму, перспективізму й доцільності та передбачає використання трипараметричної системи показників, що дозволяють оцінити інноваційну активність суб'єктів господарювання транспортної галузі, інноваційний потенціал та інноваційну ефективність (с. 166-171);

– удосконалено теоретичні основи стратегічного державного управління інноваційним розвитком транспортної інфраструктури за рахунок їх доповнення типізацією інноваційних стратегій за комплексом ознак (корисність результату, тип інновацій, характер дій), що передбачає їх поділ на деструктивні (псевдо- і квазіінноваційні) і конструктивні (адаптивні, оптимізаційні, прогресивні) стратегії (с. 215-217), та ідентифікацією елементів системи підтримки прийняття рішень щодо формування і реалізації стратегії інноваційного розвитку транспортної інфраструктури (с. 224-227);

– сформовано підхід до процесу проєктування цілей стратегії інноваційного розвитку транспортної інфраструктури, що сприятиме забезпеченню відповідності цілей динамічним змінам середовища функціонування суб'єктів транспортної галузі за рахунок створення рефлексивного інформаційно-комунікаційного середовища для їх встановлення і циклічного коригування (с. 235-252);

– запропоновано методичний підхід до ідентифікації рівня розвитку транспортної інфраструктури, що дозволяє сформулювати карту забезпеченості регіонів України транспортною інфраструктурою на основі використання алгоритму оцінної класифікації ArcView GIS у процесі визначення рівня транспортно-просторової нерівності та галузево-регіональної асиметрії розвитку інфраструктури транспорту в регіонах і передбачає проведення

матричного моделювання оціночних показників для їх кластеризації залежно від стану транспортного забезпечення територій (с. 290-307);

– встановлено етапи оцінювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури в умовах формування Національного інноваційного транспортного HUB, що дозволяють визначити вузькі місця в діяльності транспортної галузі на основі розрахунку рівня розвитку інноваційно-виробничої, інвестиційної, ресурсно-енергетичної, екологічної, міжнародної й соціальної складових інфраструктури транспорту та передбачають моделювання впливу ключових факторів на їх інноваційний розвиток (с. 330-347);

Отримали подальший розвиток:

– сформовано теоретичний базис дослідження за рахунок розкриття авторського бачення поняття «транспортна інфраструктура» та розширення класифікації її видів залежно від ступеня відкритості, рівня оригінальності та ролі у забезпеченні економічного розвитку країни (с. 58; с. 60-61);

– удосконалено теоретичні положення щодо обґрунтування пріоритетних напрямів інноваційного розвитку транспортної інфраструктури, що враховують декомпозицію ключових проблем і систематизацію детермінуючих факторів її функціонування та визначають цілі, методи та рівні забезпечення реалізації інноваційних перетворень в інфраструктурі транспорту (с. 121-129);

– запропоновано модель інституціонального забезпечення інноваційного розвитку міжнародної транспортно-логістичної інфраструктури, в межах якої визначено інститути мотивації інноваційного розвитку та інститути розбудови цифрового середовища (с. 274-277);

– розроблено методiku вибору пріоритетних для державного фінансування інноваційних проєктів розвитку транспортної інфраструктури, в основу якої покладено систему оцінних показників (час, ризик і ефект) та порівняння параметрів надійності й економічної ефективності проєкту на стадіях «розробка-впровадження», «експлуатація-отримання результатів» (с. 357-372), що дозволить удосконалити процедуру виділення державних коштів для реалізації інноваційних проєктів розвитку транспорту;

– розкрито інструментарій діагностики інвестиційної привабливості транспортної інфраструктури, що дозволяє ідентифікувати пріоритетні для інвестування об'єкти транспорту шляхом формування їх рейтингу на основі розрахунку інтегральних показників інвестиційної привабливості, що розраховані на методологічному підґрунті факторного аналізу за допомогою процедури стандартизації класичним способом та використовуючи як ваги частки повної дисперсії ознак за відповідними факторами (с. 386-395);

– удосконалено процедуру фінансування проєктів інноваційного розвитку транспортної інфраструктури на засадах державно-приватного партнерства, що дозволить знизити можливі втрати шляхом більш

ефективного розподілу ризиків між учасниками інноваційних проєктів за рахунок використання запропонованої матриці ризиків державно-приватного партнерства, розробленої методики їх оцінювання і методичного забезпечення проведення експертного опитування (с. 415-419).

4. Практичне значення отриманих результатів дослідження.

Теоретичні висновки, методичні підходи і практичні рекомендації дисертаційної роботи Дмитрієвої О.І. складають базис для розроблення стратегії інноваційного розвитку транспортної інфраструктури України і дозволять сформулювати ефективний інструментарій державного регулювання інноваційних проєктів розвитку інфраструктури транспорту.

Самостійне практичне значення мають: модель оцінювання результативності інноваційної діяльності транспортного комплексу; методичний підхід до ідентифікації рівня розвитку транспортної інфраструктури; організаційна модель формування інтелектуально-партнерського середовища управління реалізацією інноваційних проєктів розвитку транспортної інфраструктури, що передбачає створення Національного інноваційного транспортного HUB; методика вибору пріоритетних для державного фінансування інноваційних проєктів розвитку транспортної інфраструктури; інструментарій діагностики інвестиційної привабливості транспортної інфраструктури.

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 практичні рекомендації, які викладено 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 монографії; 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.

6. Структура та зміст дисертаційної роботи

Дисертація Дмитрієвої Оксани Іллівни 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.

Робота за обсягом та оформленням відповідає вимогам, що пред'являються до докторських дисертацій економічного профілю. Логіка дисертаційного дослідження підпорядкована поставленій меті та завданням, визначає структуру роботи. Структура дисертаційної роботи узгоджена з назвою, метою та завданнями дослідження. Оформлення дисертації та автореферату Дмитрієвої О.І. відповідає чинним вимогам, наукові положення викладено конкретно, логічно, висновки і рекомендації ґрунтуються на результатах авторських досліджень проблеми. Текст викладений чітко, грамотно, виразно, строгою науковою мовою.

Автореферат розкриває основні положення дисертаційної роботи і відповідає її змісту та структурі. Текст автореферату не містить положень, які не знайшли відображення в дисертації.

7. Дискусійні положення та зауваження до роботи

1. Для підтримки логіки викладення наукових здобутків дисертаційного дослідження запропоновану на с. 166-171 модель оцінювання результативності інноваційної діяльності транспортного комплексу, яка представлена у вигляді трипараметричної системи показників, та результати розрахунків слід було б відобразити у першому розділі дисертаційної роботи.

2. Зважаючи на вагомість сформованої дисертантом концепції модернізації державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури України на засадах інтелектуалізації і партнерства (ключові положення якої розкриті в дисертації на с. 194-197), з метою покращення роботи, бажано було б на рис. 2.13 додатково відобразити базові принципи державного управління.

3. У п'ятому розділі роботи на с. 357-372 дисертантом запропоновано методика визначення пріоритетності фінансування державою інноваційних проєктів розвитку транспортної інфраструктури. Робота значно виграла, якби запропонована методика була підкріплена конкретними розрахунками.

4. Розробляючи на с. 225, рис. 3.4. дисертації систему підтримки прийняття рішень щодо формування і реалізації стратегії інноваційного розвитку транспортної інфраструктури, слід було уточнити особливості її реалізації для кожного з елементів транспортної інфраструктури.

5. Третій розділ дисертації розкриває ґрунтовні наукові здобутки в сфері стратегічного державного управління інноваційним розвитком транспортної інфраструктури (с. 200 - 277). Робота значно виграла, якби положення розділу були доповнені напрямками стратегічних дій щодо розвитку інфраструктури транспорту.

6. На рис. 3.1 с. 207, розкриваючи етапи і складові стратегічного управління інноваційним розвитком, дисертанту слід було уточнити на підпорядкованість інноваційної стратегії розвитку транспортної інфраструктури, а саме уточнити її приналежність Національній транспортній стратегії або іншим стратегічним державним документам.

7. Пропозиції автора щодо формування у 4 розділі координаційно-інтеграційних механізмів стимулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури в системі державного регулювання (с. 280-347) ґрунтуються на інноваційних моделях розвитку інфраструктури транспорту. Однак потребує уточнення, яка з моделей є пріоритетною для впровадження в контексті створення Національного інноваційного транспортного HUB.

Зазначені зауваження не знижують високого наукового рівня дисертаційної роботи. Дмитрієвої О.І.

8. Загальний висновок до дисертаційної роботи та відповідність дисертації встановленим вимогам

В цілому в роботі слід визначити виконаними вимоги, що ставляться до дисертації 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, Дмитрієва О.І., заслуговує на присудження наукового ступеня доктора економічних наук за спеціальністю 08.00.03 – економіка та управління національним господарством.

Офіційний опонент
доктор економічних наук,
професор, професор
кафедри управління
та адміністрування
Навчально-наукового інституту
«Каразінська школа бізнесу»
Харківського національного
університету імені В.Н. Каразіна



ВАЛЕРІЯ ДИКАНЬ



Відзив отримано
спеціалізованою вченою
радою № 64.820.05
«23» листопада 20__р.
учений секретар
Чорнобровка І.В. *Чорнобровка*