

## **ВІДГУК**

офіційного опонента на дисертаційну роботу  
**Дмитрієвої Оксани Іллівни**  
**«Державне регулювання інноваційного розвитку  
транспортної інфраструктури»,**

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.**

Транспорт як ключова інфраструктурна галузь, що забезпечує підтримку глобальних торговельно-економічних зв'язків, однією з перших почала активно адаптуватися до нових вимог постіндустріальної парадигми економічного зростання, змінюючи не лише технології організації транспортного процесу, а й якісно трансформуючи бізнес-моделі взаємодії суб'єктів в глобальних ланцюгах постачань. Розуміючи стратегічну значущість впровадження інноваційних технологій в транспортний комплекс для підвищення швидкості та безпеки перевезень, а відповідно, і зростання якості транспортно-логістичного обслуговування суб'єктів глобальної економіки, сьогодні керівництвом більшості економічно розвинутих країн активно підтримується ініціатива щодо інноваційного розвитку інфраструктури транспорту шляхом реалізації глобальних інноваційних проектів.

В Україні ж, попри оголошений курс на реалізацію інноваційної моделі розвитку транспортного комплексу, на сьогоднішній день стан і тенденції функціонування об'єктів транспортної інфраструктури не повністю відповідають принципам політики інноваційного зростання. Прогресуюче старіння транспортної інфраструктури є наслідком низького рівня впровадження інноваційних технологій в діяльність транспортної галузі, що зумовлює невідповідність параметрів її функціонування світовим стандартам транспортно-логістичного обслуговування і призводить до витіснення вітчизняного транспортного комплексу з карти глобальних транспортних маршрутів. Ключовою причиною незадовільного рівня інноваційного розвитку транспортної інфраструктури в Україні є неефективність діючої в державні системи регулювання процесів реалізації інноваційних трансформацій в сфері функціонування інфраструктури транспорту.

Зазначене підтверджує актуальність дисертаційної роботи Дмитрієвої Оксани Іллівни, присвяченої розробленню теоретико-методологічних



положень, 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) – автором обґрунтовано систему заходів щодо підвищення рівня інноваційного розвитку транспортної інфраструктури; «Проблеми управління підприємствами на автомобільному транспорті» (номер державної реєстрації 0119U00639) – автором визначено інституційне поле забезпечення ефективного використання ресурсів транспортної інфраструктури; «Проблеми управління підприємствами на автомобільному транспорті» (номер державної реєстрації 0119U103270) – 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) – 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) – 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) – автором обґрунтовано перспективи інноваційного розвитку транспортної інфраструктури України; «Управління економічною ефективністю діяльності підприємств» (номер державної реєстрації 0118U000786) – автором визначено проблеми й інституціональні засади інноваційного розвитку міжнародних транспортних перевезень.



## **2. Ступінь обґрунтованості наукових положень, висновків і рекомендацій.**

Наукові положення та висновки дисертаційної роботи отримані в результаті використання системи загальнонаукових та спеціальних методів і прийомів дослідження, а саме: порівняльного аналізу і графічного методу, систематизації та класифікації, системного підходу, моделювання, абстрагування та логічного аналізу, морфологічного аналізу, аналогії та екстраполяції, експертного та розрахунково-аналітичного методів.

Висновки є логічним завершенням і загальним підсумком здійснених автором досліджень. Зміст дисертації Дмитрієвої О.І. свідчить про достатнє володіння автором методами економічних досліджень, що дозволило йому здійснити глибокий аналіз тенденцій інноваційного розвитку світової транспортної інфраструктури та стану функціонування інфраструктури транспорту України, обґрунтувати пріоритетні напрями інноваційного розвитку транспортної інфраструктури України в системі державного регулювання, розробити теоретичний базис та інструментарій модернізації системи державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури з урахуванням сучасних трансформацій середовища її функціонування. Дослідження насичене ілюстративним та табличним матеріалом, що полегшує сприйняття роботи, а також свідчить про обґрунтованість наукових положень, висновків і рекомендацій, зроблених автором.

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

У першому розділі дослідження «Сутність транспортної інфраструктури та тенденції її інноваційного розвитку» дисертантом на основі вивчення наукових підходів до трактування змісту категорії «транспортна інфраструктура» (стор. 49–58) наведено власне бачення даного поняття з точки зору комплексу об'єктів, у межах якого забезпечується транспортне, термінально-складське, комерційне та віртуально-інформаційне обслуговування споживачів транспортних послуг, а також здійснюється науково-виробниче супроводження та управління транспортним процесом (стор. 58). Ґрунтуючись на дослідженні підходів до типологізації видів транспортної інфраструктури (стор. 58–60) автором дисертації доповнено існуючу її класифікацію такими ознаками, як: (1) ступінь відкритості (інтегрованості): інтегрована; дезінтегрована; (2) рівень оригінальності: унікальна; стандартизована; (3) роль у забезпеченні економічного розвитку країни: базисна; стратегічна (стор. 60). Аналіз поглядів на структуру елементів інфраструктури транспорту (стор. 60–63) дав змогу автору дослідження розкрити складові транспортної інфраструктури (стор. 63–65).



На основі дослідження світових тенденцій інноваційного розвитку транспортної інфраструктури (стор. 65–86) здобувачем розкрито ключові тренди (стор. 86–88) та аргументовано, що вектори реалізації інноваційних перетворень в сфері глобальної транспортної інфраструктури формуються під впливом процесів інтеграції та цифровізації транспортного комплексу.

Аналіз стану вітчизняної транспортної галузі (стор. 88–121) дозволив здобувачу представити декомпозицію ключових проблем розвитку інфраструктури транспорту України (стор. 121–124) та систематизувати детермінуючі фактори забезпечення її інноваційного розвитку (стор. 124–127). Дана систематизація передбачає виділення факторів інституційного, технологічного, інноваційного та інвестиційного характеру глобального і локального рівня впливу.

Враховуючи світові тенденції інноваційного розвитку та існуючі проблеми функціонування вітчизняної транспортної інфраструктури, автором дисертації визначено цілі, напрями, методи та рівні забезпечення інноваційних перетворень в транспортному комплексі (стор. 127–129). Це склало основу сформованих дисертантом теоретичних положень щодо обґрунтування пріоритетних напрямів інноваційного розвитку транспортної інфраструктури, врахування яких дозволило здійснити вибір перспективного інструментарію підвищення ефективності державного регулювання процесів реалізації інноваційних трансформацій у транспортній інфраструктурі. Автором справедливо зазначається, що в умовах цифровізації для забезпечення інноваційного розвитку транспортної інфраструктури має бути змінено систему державного регулювання інноваційної діяльності транспортної галузі.

У другому розділі «Теоретико-методологічні основи державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури» дисертантом на основі вивчення європейського досвіду державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури (стор. 140–149) та встановлення особливостей формування теорії державного управління (стор. 150–156) виділено три етапи трансформації теорії державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури (стор. 156–158).

Здобувач на основі виділення недоліків діючої політики державного регулювання інноваційного розвитку інфраструктури транспорту (стор. 164–166) обґрунтовано доводить, що низька результативність інноваційної діяльності в транспортному комплексі зумовлена неефективністю державних заходів в даній сфері. Для підтвердження цього висновку дисертантом розроблено методику оцінювання результативності інноваційної діяльності транспортного комплексу, що передбачає використання трипараметричної системи, де перша група показників дозволяє оцінити інноваційну активність суб'єктів господарювання



транспортної галузі, друга – інноваційний потенціал, третя – інноваційну ефективність (стор. 166–171). Проведено оцінювання результативності інноваційної діяльності транспортного комплексу України за результатами якого автором вказано на основну причину низького рівня інноваційного діяльності на транспорті, а саме неефективність процесів державного регулювання його інноваційного розвитку. Ґрунтуючись на цьому, дисертантом доведено доцільність трансформації організаційно-управлінських процесів державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури та формування реального і віртуального середовища взаємодії держави та бізнесу з метою реалізації інноваційних проектів в транспортному комплексі. Це склало основу запропонованої автором парадигми державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури, що ґрунтується на конвергенції положень інтелектуального і партнерського підходів до модернізації управлінських технологій та становить теоретичне підґрунтя для розроблення пропозицій щодо підвищення результативності державного стимулювання та підтримки інноваційної діяльності в транспортному комплексі (стор. 171–177). Сформовано концепцію модернізації державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури України на засадах інтелектуалізації і партнерства, що ґрунтується на поєднанні двокомпонентної системи комплементарних механізмів державного регулювання, в межах реалізації яких буде забезпечуватися активізація і підтримка результативності інноваційної діяльності з метою досягнення цільових векторів інноваційного розвитку транспортної інфраструктури (стор. 194–197).

Удосконаленню теоретичних основ державного стратегічного управління інноваційним розвитком транспортної інфраструктури присвячено третій розділ дисертаційної роботи. Автор справедливо вказує на те, що низька ефективність діючої системи державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури зумовлена відсутністю стратегічного підходу в державному управлінні такого роду трансформаціями. На основі розкриття принципів та елементів ефективною системи стратегічного державного управління (стор. 200–207) дисертантом узагальнено етапи стратегічного управління інноваційним розвитком (стор. 207). Ґрунтуючись на тому, що у державному стратегічному управлінні центральне місце займає процес розроблення і реалізації стратегії, автором розкрито змістовні аспекти інноваційної стратегії та систематизовано її види (стор. 208–215). Залежно від поєднання таких критеріїв, як спрямованість інноваційного процесу, ступінь унікальності використовуваних інновацій, ступінь вираженості інноваційної орієнтації управління автором запропоновано виділяти конструктивні і деструктивні стратегії та їх підвиди (стор. 215–217). Зважаючи на те, що низька якість державних управлінських дій є наслідком слабкої формалізації методів управління та наявності високого



ступеня турбулентності середовища, дисертантом запропоновано впровадження системи підтримки прийняття рішень для підвищення якості стратегічних процесів державного управління інноваційним розвитком транспортної інфраструктури (стор. 224–227). Остання являє собою сукупність блоків-завдань (цілепокладання, проєктних пропозицій, стратегічних альтернатив, мотивації, комунікації, контролінгу) та інструментальних модулів (даних, експертної оцінки, аналітики, моделювання), впровадження яких підвищить ефективність процесу стратегічного управління інноваційним розвитком транспортної інфраструктури.

Різноманітність поглядів учасників процесу розроблення стратегії інноваційного розвитку транспортної інфраструктури на цілі та пріоритети змусило дисертанта звернути увагу на проблему цілепокладання в системі державного регулювання інноваційних трансформацій в транспортній галузі. З метою забезпечення відповідності цілей динамічним змінам середовища функціонування транспортної інфраструктури автором сформовано підхід до процесу проєктування цілей стратегії інноваційного розвитку транспортної інфраструктури, який 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 (стор. 233–252).

Враховуючи те, що стратегічним пріоритетом держави в умовах поширення глобалізаційних процесів є реалізація її транзитного потенціалу за рахунок розбудови на території країни міжнародних транспортних коридорів та інфраструктури, автором дисертації проведено SWOT-аналіз ступеня використання сильних сторін і потенційних можливостей розвитку міжнародної транспортної інфраструктури (стор. 269–274). Грунтуючись на встановлених в процесі аналізу загрозах інноваційному розвитку транспортної інфраструктури, дисертантом розроблено модель інституціонального забезпечення інноваційного розвитку міжнародної транспортно-логістичної інфраструктури (стор. 274–277), яка поєднує інститути мотивації інноваційного розвитку та інститути розбудови цифрового середовища, створення яких дозволить нівелювати інституціональні асиметрії в системі державного регулювання інноваційних процесів розвитку транспортної інфраструктури.

Викликають науковий інтерес положення четвертого розділу дисертації, який автор присвятив розробленню координаційно-інтеграційних механізмів державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури.

Розуміючи те, що державна інноваційна політика у сфері транспорту покликана сприяти симетричному забезпеченню регіонів країни транспортною інфраструктурою, дисертантом приділяється увага виявленню



наявних транспортно-просторових нерівностей і регіонально-галузевих асиметрій розвитку транспортної інфраструктури в регіонах країни. З цією метою автором розроблено методичний підхід до ідентифікації рівня розвитку транспортної інфраструктури, що ґрунтується на використанні 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 (стор. 284–298). На основі розрахунку інтегральних показників «транспортно-просторова нерівність» і «регіонально-галузева асиметрія» розвитку інфраструктури транспорту в регіонах України і використання алгоритму оцінної класифікації ArcView GIS дисертантом виконано суміщене ранжування і типологізацію регіонів країни (стор. 299–302). В рамках сформованої карти забезпеченості регіонів України транспортною інфраструктурою (стор. 303) автором виділено чотири кластери і розроблено стратегії та ключові напрями їх реалізації для забезпечення системних інноваційних змін в об'єктах транспортної інфраструктури регіонів України (стор. 303–307).

З метою забезпечення координованого управління процесами генерування, впровадження та фінансування проєктів інноваційного розвитку інфраструктури транспорту автором внесені пропозиції щодо необхідності формування цифрових платформ у системі державного регулювання. Вивчення змісту та видів цифрових платформ (стор. 316–320) дозволило дисертанту розширити існуючу класифікацію їх видів (стор. 321), обґрунтувати можливості та координаційно-інтеграційні властивості в забезпеченні системності державного управління інноваційними трансформаціями у сфері транспорту (стор. 321–324). Ґрунтуючись на тому, що низький рівень інноваційного розвитку транспортної інфраструктури є результатом не ефективності на державному рівні процесів планування, регламентування, підтримки, координації та стимулювання і інноваційних трансформацій в транспортному комплексі, автором запропоновано створення Національного інноваційного транспортного HUB (стор. 324–327). Останній, як вказує дисертант, забезпечить формування інтелектуально-партнерського середовища управління реалізацією проєктів інноваційного розвитку транспортної інфраструктури та підвищить ефективність впровадження інструментів державного регулювання її інноваційного розвитку за рахунок координації ключових процесів створення та впровадження інновацій. Для оцінювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури в умовах формування Національного інноваційного транспортного HUB дисертантом визначено ключові етапи (стор. 330–347), що передбачають розрахунок комплексного показника, який відображає рівень розвитку інноваційно-виробничої, інвестиційної, ресурсно-енергетичної, екологічної, міжнародної й



соціальної складових транспортної інфраструктури та моделювання впливу ключових факторів на їх інноваційний розвиток.

Розробки п'ятого розділу спрямовані на удосконалення фінансово-інвестиційних інструментів державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури. Обмеженість інвестиційних можливостей держави в фінансуванні проєктів інноваційного розвитку транспортної інфраструктури спонукала дисертанта звернути увагу на процеси пріоритезації інноваційних проєктів. З метою удосконалення процедури державного фінансування інноваційного розвитку транспортної інфраструктури автором удосконалено методику вибору пріоритетних для галузі проєктів (стор. 356–372). Згідно з останньою вибір проводиться 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».

Розуміючи те, що прийняття рішення щодо фінансування проєктів інноваційного розвитку транспортної інфраструктури відбувається на основі визначення факторів інвестиційної привабливості для встановлення яких в дисертації автором розроблено діагностичний інструментарій (стор. 386–395). Останній передбачає формування рейтингу об'єктів інфраструктури транспорту на основі визначених 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.

Інноваційні проєкти розвитку транспортної інфраструктури характеризуються великою капіталоємністю та високою ризикованістю, а тому і потребують формування ефективних механізмів взаємодії органів державної влади, місцевого самоврядування та бізнесу в питаннях їх спільного фінансування. Враховуючи існуючі моделі взаємодії держави та бізнесу (стор. 396–397), здобувач дисертації зосереджує увагу на вивченні змісту, основних факторів та параметрів, що визначають ефективність державно-приватного партнерства в транспортній інфраструктурі (стор. 397–415). Зважаючи на це, дисертантом розроблено процедуру фінансування проєктів інноваційного розвитку транспортної інфраструктури на засадах державно-приватного партнерства (стор. 415–419), яка передбачає використання запропонованої матриці ризиків державно-приватного партнерства, розробленої методики їх оцінювання і методичного забезпечення проведення експертного опитування.

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 О.І. відзначається творчим характером та містить результати, що характеризуються науковою новизною.

#### I. 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 державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури, формування реального і віртуального середовища взаємодії держави та бізнесу з метою реалізації інноваційних проєктів (стор. 171–177);

– досягнення цільових векторів інноваційного розвитку інфраструктури транспорту запропоновано забезпечити на засадах інтелектуалізації і партнерства, що склало основу розробленої концепції модернізації державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури України, в межах якої сформовано двокомпонентну систему комплементарних механізмів державного регулювання процесів активізації (стратегічні, організаційно-економічні, фінансово-інвестиційні) і підтримки результативності (нормативно-правові, кадрові, інформаційні, іміджеві, адміністративно-управлінські) інноваційної діяльності в транспортному комплексі (стор. 194–197);

– запропоновано створення Національного інноваційного транспортного HUB з метою формування інтелектуально-партнерського середовища управління реалізацією інноваційних проєктів розвитку транспортної інфраструктури, у межах якого здійснюється аудит інноваційного розвитку, генерування знань та інновацій, управління інвестиційною активністю та реалізацією проєктів інноваційного розвитку інфраструктури транспорту (стор. 324–325). Розкрито мету і функціональні можливості цифрових сервісів Національного інноваційного транспортного HUB (стор. 326–327), реалізація яких дозволить підвищити ефективність інструментів державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури;

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

– вивчення особливостей становлення сучасної економічної думки щодо механізмів та інструментів державного регулювання інноваційних змін у сфері транспорту (стор. 150–156) лягло в основу запропонованої періодизації трансформації теорії державного регулювання інноваційного



розвитку транспортної інфраструктури України, у якій виділено три етапи: догматичне регулювання, стратегічне регулювання та інноваційна інтеграція (стор. 156–158);

– подано модель оцінювання результативності інноваційної діяльності транспортного комплексу (стор. 166–171), що ґрунтується на врахуванні принципів динамізму, перспективізму й доцільності в процесі визначення стану інноваційної діяльності у транспортній сфері України та передбачає розрахунок трипараметричної системи показників, що дозволяють оцінити інноваційну активність суб'єктів господарювання транспортної галузі, інноваційний потенціал та інноваційну ефективність;

– удосконалено теоретичні основи стратегічного державного управління інноваційним розвитком транспортної інфраструктури за рахунок розкриття типізації 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 (стор. 215–217), та ідентифікації елементів системи підтримки прийняття рішень щодо формування і реалізації стратегії інноваційного розвитку транспортної інфраструктури (стор. 224–227);

– розроблено підхід до процесу проектування 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 встановлення і циклічного коригування цілей шляхом залучення широкого кола зацікавлених сторін, використання сучасних інформаційно-аналітичних систем і технології форсайт-досліджень (стор. 235–252);

– розроблено методичний підхід до ідентифікації рівня розвитку транспортної інфраструктури, що полягає в матричному моделюванні показників, які відображають рівень транспортно-просторової нерівності та галузево-регіональної асиметрії розвитку інфраструктури транспорту в регіонах країни на основі використання алгоритму оцінної класифікації ArcView GIS (стор. 290–298) і передбачає формування кластерів з метою розроблення карти забезпеченості регіонів України транспортною інфраструктурою (стор. 298–307);

– встановлено етапи оцінювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури в умовах формування Національного інноваційного транспортного HUB, що дозволяють виявити вузькі місця в діяльності інфраструктури транспорту на основі розрахунку рівня розвитку інноваційно-виробничої, інвестиційної, ресурсно-енергетичної, екологічної, міжнародної й соціальної складових її функціонування (стор. 330–347);



### III. Отримали подальший розвиток:

– теоретичні основи забезпечення розвитку транспортної інфраструктури шляхом доповнення авторським визначенням поняття «транспортна інфраструктура» (стор. 58) та класифікацією її видів залежно від ступеня відкритості, рівня оригінальності та ролі у забезпеченні економічного розвитку країни (стор. 60–61);

– теоретичні положення щодо обґрунтування пріоритетних напрямів інноваційного розвитку транспортної інфраструктури, що визначають цілі, методи та рівні забезпечення реалізації інноваційних перетворень в інфраструктурі транспорту та дозволяють здійснити вибір перспективного інструментарію підвищення ефективності державного регулювання інноваційних процесів розвитку в транспортній галузі (стор. 121–129);

– модель інституціонального забезпечення інноваційного розвитку міжнародної транспортно-логістичної інфраструктури, що дозволить нівелювати інституціональні асиметрії в системі державного регулювання інноваційних процесів її розвитку в умовах глобалізації за рахунок формування інститутів мотивації інноваційного розвитку та інститутів розбудови цифрового середовища (стор. 274–277);

– методика вибору пріоритетних для державного фінансування інноваційних проєктів розвитку транспортної інфраструктури, що дозволить удосконалити процедуру державного фінансування проєктів інноваційного розвитку інфраструктури транспорту за рахунок використання системи оцінних показників (час, ризик і ефект) та порівняння параметрів надійності й економічної ефективності проєкту на стадіях «розробка-впровадження», «експлуатація-отримання результатів» (стор. 357–372);

– інструментарій діагностики інвестиційної привабливості транспортної інфраструктури, застосування якого дозволить ідентифікувати пріоритетні для інвестування об'єкти транспортної інфраструктури шляхом формування їх рейтингу, побудовано на основі розрахунку інтегральних показників інвестиційної привабливості (стор. 386–395);

– процедура фінансування проєктів інноваційного розвитку транспортної інфраструктури на засадах державно-приватного партнерства, впровадження якої дозволить забезпечити ефективний розподіл ризиків між учасниками інноваційних проєктів розвитку інфраструктури транспорту за рахунок використання матриці ризиків державно-приватного партнерства, методики їх оцінювання і методичного забезпечення проведення експертного опитування (стор. 415–419).



#### **4. Практичне значення отриманих результатів дослідження.**

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

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

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

## **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, але необхідно вказати, що мають місце деякі недоліки та дискусійні питання. Основні з них зводяться до такого:

1. Розглядаючи проблеми державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури, автору дисертації слід було зупинитися і на висвітленні власного бачення понять «інноваційний розвиток транспортної інфраструктури» та «державне регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури».



2. В основному тексті роботи автором досить часто ведеться мова про проекти інноваційного розвитку транспортної інфраструктури. Робота мала б ще більше переваг якби було наведено перелік стратегічних на сьогоднішній день для України інноваційних проектів розвитку транспортної інфраструктури.

3. На стор. 128 рис. 1.37 «Ключові цілі та напрями інноваційного розвитку транспортної інфраструктури України» автором виділяється галузевий, регіональний, державний та міжнародний рівні забезпечення інноваційного розвитку транспортної інфраструктури. Потребує пояснення яким чином на галузевому і регіональному рівнях може бути забезпечено інноваційний розвиток транспортної інфраструктури.

4. Серед ключових причин низької ефективності діючої системи державного регулювання інноваційного розвитку транспортної інфраструктури (стор. 164–166) автор виділяє проблему бюрократизму, лобізму та використання непрозорих схем фінансування інфраструктурних проектів. Однак питання впровадження дієвих антикорупційних механізмів в систему державного регулювання інноваційного розвитку інфраструктури транспорту в дисертації ним не розглядається.

5. У четвертому розділі, на стор. 290–307, автором проводиться оцінювання рівня транспортно-просторової нерівності та галузево-регіональної асиметрії розвитку інфраструктури транспорту в регіонах України та їх типізація з використанням алгоритму оцінної класифікації ArcView GIS. Для кращого розуміння запропонованої методики необхідно було розкрити особливості задіяного алгоритму оцінної класифікації.

6. У рамках поданої на стор. 325 рис. 4.16 організаційної моделі Національного інноваційного транспортного HUB як інтелектуально-партнерського середовища управління реалізацією проектів інноваційного розвитку транспортної інфраструктури доцільно було б більше детально відобразити взаємозв'язки між учасниками та державними органами у сфері реалізації інноваційних проектів розвитку інфраструктури транспорту.

7. Розробляючи у п'ятому розділі (стор. 386–395) інструментарій діагностики інвестиційної привабливості транспортної інфраструктури, доцільно було б зупинитися і на детальному висвітленні змісту та характеристикі факторів, що впливають на рівень інвестиційної привабливості транспортної інфраструктури.

8. Потребує пояснення авторське бачення змісту цільових вимог (перспективність, крос-функціональність, алокативність) до управління інноваційними процесами в транспортній інфраструктурі в системі державного регулювання, які подано на рис. 4.13 стор. 316 дисертації.

Зазначені зауваження не знижують загальний досить високий науковий рівень дисертаційної роботи.



## 8. Загальний висновок.

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 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, професор,  
завідувач кафедри економіки, маркетингу  
та бізнес-адміністрування  
Державного університету інфраструктури  
та технологій

В. П. ЯНОВСЬКА

Проректор з науково-педагогічної роботи  
Державного університету інфраструктури  
та технологій



Ю. П. ДУДНИК

Відзив отримано  
спеціалізованою вченою  
радою Д 84.820.05  
«23» листопада 2020 р.  
Учений секретар  
Чорнобровка І.В.