

РІШЕННЯ
разової спеціалізованої вченої ради
про присудження ступеня доктора філософії

Разова спеціалізована вчена рада Харківського національного університету імені В. Н. Каразіна
(повне найменування закладу вищої освіти (наукової
Міністерства освіти і науки України, м. Харків прийняла рішення
(установи), підпорядкування (у родовому відмінку), місто)
про присудження ступеня доктора філософії галузі знань 28 Публічне управління та
адміністрування

(галузь знань)

на підставі прилюдного захисту дисертації «Механізми публічного управління розвитком
дорожнього господарства України»

(назва дисертації)

за спеціальністю 281 Публічне управління та адміністрування

(код і найменування спеціальності відповідно до Переліку галузей знань і спеціальностей, за якими
здійснюється підготовка здобувачів вищої освіти)

«19» серпня 2026 року.

Тимохи Анатолія Денисовича 1996 року народження,

(прізвище, ім'я, по батькові (у разі наявності) здобувача)

громадянин України

(назва держави, громадянином якої є здобувач)

освіта вища, в 2019 році закінчив Харківський регіональний інститут державного управління
Національної академії державного управління при Президентові України

(найменування закладу вищої освіти)

за спеціальністю менеджмент

(за дипломом)

аспірант кафедри економічної політики менеджменту Навчально-наукового інституту
«Інститут державного управління Харківського національного університету ім. В.Н. Каразіна

(посада)

(місце основної роботи, відомче підпорядкування, місто)

Дисертацію виконано у Харківському національному університеті імені В. Н. Каразіна
Навчально-науковий інститут «Інститут державного управління» Міністерства освіти і науки
України, м. Харків

(найменування закладу вищої освіти (наукової установи), підпорядкування, місто)

Науковий керівник (керівники) Латинін М.А., доктор наук з державного управління,
професор, завідувач кафедри економічної політики та менеджменту Навчально-наукового
інституту «Інститут державного управління» Харківського національного університету імені
В. Н. Каразіна

(прізвище, ім'я, по батькові (у разі наявності), науковий ступінь, вчене звання, місце роботи, посада)

Дисертацію подано у вигляді спеціально підготовленого рукопису українською мовою.
Зміст, структура та обсяг дисертації відповідають нормативним вимогам пункту 6 Порядку
присудження ступеня доктора філософії та скасування рішення разової спеціалізованої вченої
ради закладу вищої освіти, наукової установи про присудження ступеня доктора філософії,
затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 12 січня 2022 року №44 (зі
змінami).

Здобувач має 24 наукових публікацій за темою дисертації, з 6 статей у наукових
фахових виданнях України, (зазначити три наукові публікації):

1. Тимоха А. Д. Нормативно-правове забезпечення публічного управління розвитком
дорожнього господарства України. Актуальні проблеми державного управління. 2024. № 1
(64). С. 163–175. DOI: <https://doi.org/10.26565/1684-8489-2024-1-10>

2. Тимоха А. Д. Механізми публічного управління розвитком дорожнього господарства за кордоном. Теорія та практика державного управління. 2024. Вип. 1 (78). С. 53–69. DOI: <https://doi.org/10.26565/1727-6667-2024-1-04>

3. Тимоха А. Д. Вплив адміністративно-територіальної реформи на механізми публічного управління розвитком дорожнього господарства України. Теорія та практика державного управління, 2024. Вип. 2 (79). С. 377–391. DOI: <https://doi.org/10.26565/1727-6667-2024-2-19>

4. Тимоха А. Д. Теоретичні основи публічного управління розвитком дорожнього господарства. Державне будівництво. 2024. № 2 (36). С. 182–195. DOI: <https://doi.org/10.26565/1992-2337-2024-2-14>

5. Тимоха А. Д. Теоретичні засади формування механізмів публічного управління розвитком дорожнього господарства. Держава та регіони. Серія: Публічне управління і адміністрування», № 1, 2025. С. 153–162. DOI <https://doi.org/10.32782/1813-3401.2025.1.24>

6. Латинін М. А., Тимоха А. Д. Організаційно-функціональні засади механізмів публічного управління розвитком дорожнього господарства. Державне будівництво. 2024. № 1 (35). С. 150–165. DOI: <https://doi.org/10.26565/1992-2337-2024-1-11>

У дискусії взяли участь голова і члени разової спеціалізованої вченої ради та присутні на захисті фахівці:

Офіційний рецензент – Бульба Володимир Григорович, доктор наук з державного управління, професор, професор кафедри права, національної безпеки та європейської інтеграції навчально-наукового інституту «Інститут державного управління» Харківського національного університету імені В.Н. Каразіна, оцінив роботу позитивно, та висловив наступні зауваження:

1. У першому розділі роботи здобувач здійснює глибокий теоретикометодологічний синтез сучасних концепцій врядування, пропонуючи реформувати дорожню галузь на засадах інтеграції принципів Good Governance, Public Value Management (управління суспільними цінностями) та Digital Era Governance (DEG). Проте, у роботі доцільно було б чіткіше окреслити методологічні межі та обмеження такого синтезу. Зокрема, залишається дискусійним питання: як саме принципи гнучкого цифрового врядування та орієнтації на суспільні цінності узгоджуються з об'єктивною необхідністю централізації прийняття стратегічних безпекових рішень у дорожньому секторі в умовах тривалої дії правового режиму воєнного стану.

2. Обґрунтовуючи у третьому розділі дисертації впровадження моделі управління публічними інвестиціями (PIM) на основі середньострокового планування капітальних видатків, автор спирається на кращі європейські практики. Водночас поза увагою здобувача залишилися сучасні реалії вітчизняного бюджетного процесу. Зокрема, виникає потреба уточнити, як запропоновані автором інструменти середньострокової пріоритезації інфраструктурних проєктів узгоджуються з вимогами Бюджетного кодексу України в частині тимчасового зупинення дії середньострокового бюджетного планування під час воєнного стану та щорічного переспрямування коштів Державного дорожнього фонду до загального фонду держбюджету на потреби національної безпеки та оборони.

3. Дисертант пропонує авторську модифікацію методології Cost-Benefit Analysis (CBA) для відбору проєктів відбудови дорожньої мережі, рекомендуючи інтегрувати до неї якісні показники (екологічні ефекти, показники військової мобільності, соціальну інклюзивність тощо). Проте в роботі недостатньо повно розкрито математичний та інструментальний механізм квантифікації цих якісних (немонетарних) параметрів. Робота значно виграла б, якби здобувач представив чіткий алгоритм переведення суб'єктивних соціальних чи безпекових оцінок у конкретні числові коефіцієнти (індекси) для уникнення маніпуляцій при фінальному розрахунку

ефективності інвестицій.

Офіційний рецензент – Мирна Надія Володимирівна, кандидат наук з державного управління, доцент, доцент кафедри права, національної безпеки та європейської інтеграції навчально-наукового інституту «Інститут державного управління» Харківського національного університету імені В. Н. Каразіна оцінила роботу позитивно, та висловила наступні зауваження:

1. У третьому розділі дисертант пропонує оригінальну цифрову модель врядування, яка передбачає тісну інтеграцію інженерних даних геоінформаційної системи RAMS із фінансово-моніторинговим контуром екосистеми DREAM. Проте в роботі недостатньо деталізовано архітектурно-інституційні аспекти цієї інтеграції на рівні прикладного програмного інтерфейсу (API) та регламентів взаємодії. Залишається дискусійним питання: як саме пропонується подолати технічну розрізненість баз даних цих систем, щоб уникнути подвійного ручного введення інформації та не створити додаткового бюрократичного тиску на фахівців Служб відновлення та органів місцевого самоврядування.

2. Обґрунтовуючи доцільність залучення приватного капіталу до відбудови дорожнього господарства за допомогою механізмів державного-приватного партнерства (ДПП) та концесій, автор спирається на успішний міжнародний досвід. Водночас у роботі варто було б глибше проаналізувати специфічні ризики та обмеження застосування довгострокових концесійних угод безпосередньо під час дії правового режиму воєнного стану. Зокрема, потребує пояснення механізм захисту інтересів приватного інвестора в умовах, коли дорожня інфраструктура може безперешкодно та безкоштовно використовуватись для перевезення військових вантажів і техніки, що прискорює знос покриття, але не генерує концесійного доходу.

3. Здобувач слушно пропонує використовувати фінансово-правові інструменти страхування воєнно-політичних ризиків через міжнародні агенції (MIGA, DFC) для підвищення інвестиційної привабливості українських дорожніх проєктів. Разом з тим, поза науковою увагою автора залишився безпосередній інституційний алгоритм реалізації цього процесу всередині країни. Доцільно було б конкретизувати, яка роль у цьому процесі відводиться вітчизняним суб'єктам публічного управління (наприклад, Міністерству розвитку громад та територій чи Міністерству фінансів України) – чи мають вони виступати пасивними реципієнтами рішень, чи активними координаторами створення пулу пріоритетних інвестиційних проєктів, застрахованих на міжнародному рівні.

Офіційний опонент – Круглов Віталій Вікторович, доктор наук з державного управління, професор, професор кафедри соціології і публічного управління навчально-наукового інституту соціально-гуманітарних технологій Національного технічного університету «Харківський політехнічний інститут», позитивно та висловив наступні зауваження:

1. У третьому розділі дисертації здобувач пропонує надзвичайно перспективне рішення для подолання «цифрового бар'єра» в громадах – створення регіональних координаційно-методичних центрів (технічних «бек-офісів») на базі обласних державних адміністрацій. Проте поза науковою увагою автора залишилися організаційно-управлінські та фінансові аспекти утримання таких центрів. Зокрема, залишається незрозумілим: за рахунок яких саме джерел пропонується здійснювати фінансове та матеріально-технічне забезпечення діяльності персоналу цих «бек-офісів» та як запобігти ризику нової «прихованої» централізації управлінських рішень на регіональному рівні під час оцінки муніципальних інфраструктурних проєктів.

2. Дисертант обґрунтовує доцільність впровадження дворівневої системи взаємодії зі стейкхолдерами, де важливе місце посідає залучення громадськості до моніторингу за допомогою інтегрованого модуля «Громадський контроль» в екосистемі DREAM. Водночас, на практиці пересічні члени територіальних громад часто не володіють специфічними технічними

та інженерними знаннями (наприклад, щодо дотримання технології укладання дорожнього покриття, відповідності ДБН тощо). У зв'язку з цим виникає потреба уточнити: як саме у запропонованій моделі пропонується збалансувати засади прозорості й відкритості публічного контролю із залученням професійної інженерно-технічної експертизи, щоб уникнути суб'єктивізму та популістських оцінок під час моніторингу відбудови.

3. При детальному аналізі процесів передачі автомобільних доріг місцевого значення на баланс органів місцевого самоврядування (у другому розділі) автор слушно вказує на дефіцит ресурсів громад для їх належного утримання. Проте дещо поза увагою дослідника залишилася специфіка управління дорожніми об'єктами так званого «міжмуніципального» або «транзитного» статусу (які фізично проходять через території кількох невеликих громад і мають спільне соціально-економічне значення, але фінансово не підтримуються жодною з них повноцінно). Доцільно було б окреслити управлінські інструменти координації інтересів та фінансових ресурсів громад для капітального утримання таких спільних інфраструктурних активів.

4. Розроблений здобувачем Уніфікований інвестиційний стандарт даних (підрозділ 3.2) спрямований на мінімізацію транзакційних витрат у взаємодії влади та бізнесу. Проте в роботі недостатньо оцінено ступінь готовності регіональних підрядних організацій (представників місцевого малого та середнього бізнесу) до впровадження таких жорстких цифрових регламентів. Існує практичний ризик того, що безальтернативна вимога відповідності цьому стандарту може штучно обмежити конкуренцію на місцевих тендерах Prozorro та призвести до монополізації ринку великими дорожніми холдингами, які мають значний ІТресурс, на відміну від невеликих місцевих компаній».

5. Запропоновані автором інструменти громадського моніторингу та партисипації (через цифрові сервіси DREAM) орієнтовані на активну залученість мешканців територіальних громад. Однак дисертант не врахував специфіку управління в кризових умовах – зокрема на деокупованих, прикордонних чи прифронтових територіях, де спостерігається тотальна депопуляція та критичний занепад інституцій громадянського суспільства. Для таких специфічних умов пропоновані загальні моделі партисипації потребують розробки особливих, адаптивних (кризових) алгоритмів та інструментів публічного управління стейкхолдерами.

Офіційний опонент – Крихтіна Юлія Олександрівна, доктор наук з державного управління, доцент, професор кафедри «Менеджмент, публічне управління та HR-технології» Українського державного університету залізничного транспорту оцінила роботу позитивно та висловила наступні зауваження:

1. У першому розділі дисертації здобувач здійснює ґрунтовний аналіз європейського досвіду управління дорожньою інфраструктурою та виокремлює орієнтири для інтеграції національної мережі автомобільних доріг до транс'європейської транспортної системи (TEN-T). Разом з тим, робота значно виграла б, якби автор детальніше розкрив специфічні інституційні бар'єри та регуляторні ризики, що виникають при такій прискореній інтеграції безпосередньо в умовах правового режиму воєнного стану, коли пріоритети військової логістики можуть тимчасово дисонувати з довгостроковими екологічними та інфраструктурними стандартами ЄС.

2. Дисертант пропонує використовувати аналіз вигід і витрат (CostBenefit Analysis, CBA) як ключовий інструмент для пріоритезації інфраструктурних проєктів відновлення на місцевому рівні. Проте, з огляду на слушно ідентифікований самим здобувачем феномен «цифрового бар'єра» в територіальних громадах, залишається дискусійним питання: чи мають сьогодні невеликі муніципалітети достатню кадрову, фінансово-технічну та інституційну спроможність

для об'єктивного збору та обробки великих масивів первинних інженерних даних, необхідних для проведення такого складного багатокритеріального аналізу.

3. Автор обґрунтовано акцентує увагу на необхідності тотальної цифровізації публічного управління розвитком дорожнього господарства через впровадження систем RAMS та екосистеми DREAM. Однак, зважаючи на правовий режим воєнного стану та постійні гібридні загрози з боку агресора, дещо поза увагою дослідника залишилися питання оцінки ризиків кібербезпеки. Доцільно було б приділити більше наукової уваги організаційно-управлінським механізмам захисту чутливих просторових та інвестиційних даних про стан дорожньо-транспортної мережі від несанкціонованого втручання та зовнішнього кібервпливу.

4. Обґрунтовуючи фінансово-правові інструменти страхування воєннополітичних ризиків із залученням таких авторитетних інституцій як MIGA та DFC, здобувач не приділив достатньої уваги потенційним регуляторно-бюджетним колізіям. Зокрема, у роботі варто було б детальніше проаналізувати, як вимоги міжнародних агенцій щодо обов'язкового надання суверенних (державних) гарантій під інвестиційні проєкти співвідносяться з чинними законодавчими обмеженнями граничного обсягу державного боргу та надання державних гарантій, встановленими Бюджетним кодексом України в умовах затяжної війни.

5. У контексті дослідження військової мобільності та адаптації дорожнього господарства до оборонних потреб (підрозділ 2.2), автор пропонує інтегрувати безпековий вимір у процеси публічного управління. Водночас поза науковим аналізом здобувача залишилися аспекти техніко-технологічної сумісності. Доцільно було б окреслити, як саме органи публічної влади мають координувати приведення геометричних та конструктивних параметрів автомобільних доріг та мостових споруд у відповідність до стандартів колективної безпеки НАТО (зокрема, STANAG щодо класифікації військового навантаження MLC) за умов чинних вітчизняних Державних будівельних норм (ДБН).

Результати відкритого голосування:

"За" 5 членів ради,

"Проти" 0 членів ради,

"Утримались" 0 членів ради

На підставі результатів відкритого голосування разова спеціалізована вчена рада присуджує
Тимосі Анатолію Денисовичу

(прізвище, ім'я, по батькові (у разі наявності) здобувача у давальному відмінку)

ступінь доктора філософії з галузі знань 28 Публічне управління та адміністрування

(галузь знань)

за спеціальністю 281 Публічне управління та адміністрування

(код і найменування спеціальності відповідно до Переліку галузей знань і спеціальностей, за якими здійснюється підготовка здобувачів вищої освіти)

Відеозапис трансляції захисту дисертації додається.

Голова разової спеціалізованої вченої
ради

(підпис)

Ігор ДУНАЄВ

ПРОТОКОЛ
створення та перевірки кваліфікованого та удосконаленого електронного підпису

Дата та час: 17:28:02 24.08.2026

Назва файлу з підписом: Витяг_з_протоколу_про_дату_захисту_Тимоха.docx.asice
Розмір файлу з підписом: 22.3 КБ

Перевірені файли:

Назва файлу без підпису: Витяг_з_протоколу_про_дату_захисту_Тимоха.docx
Розмір файлу без підпису: 17.6 КБ

Результат перевірки підпису: Підпис створено та перевірено успішно. Цілісність даних підтверджено

Підписувач: Дунаєв Ігор Володимирович

П.І.Б.: Дунаєв Ігор Володимирович

Країна: Україна

РНОКПП: 2921700971

Час підпису (підтверджено кваліфікованою позначкою часу для підпису від Надавача): 17:27:33 24.08.2026

Сертифікат виданий: "Дія". Кваліфікований надавач електронних довірчих послуг

Серійний номер: 514B5C86A1E5DA1104000000393E0B00B530AB05

Тип носія особистого ключа: ЗНКІ криптомодуль ІІТ Гряда-301

Алгоритм підпису: ДСТУ 4145

Тип підпису: Кваліфікований

Тип контейнера: Підпис та дані в архіві (розширений) (ASiC-E)

Формат підпису: З повними даними для перевірки (XAdES-B-LT)

Сертифікат: Кваліфікований

Версія від: 2026.08.19 13:00