

ВИСНОВОК

наукового керівника щодо виконання
індивідуального плану освітньо-наукової програми
підготовки доктора філософії та роботи над дисертацією
Тимохи Анатолія Денисовича «Механізми публічного управління
розвитком дорожнього господарства України»,
яка подається на здобуття наукового ступеня доктора філософії
з галузі знань 28 Публічне управління та адміністрування
за спеціальністю 281 Публічне управління та адміністрування

Тимоха Анатолій Денисович є випускником Харківського автомобільно-дорожнього університету, магістр за спеціальністю «Будівництво та цивільна інженерія». У жовтні 2022 року він вступив до аспірантури Харківського національного університету імені В. Н. Каразіна. Навчальну складову індивідуального плану освітньо-наукової програми підготовки доктора філософії Тимоха А.Д. виконав у повному обсязі.

Робота Тимохи А.Д. над темою дисертації почалась із визначенням завдань дисертаційного дослідження а саме:

- узагальнити концептуальні основи публічного управління розвитком дорожнього господарства;
- визначити теоретичні засади формування механізмів публічного управління розвитком дорожнього господарства;
- узагальнити передовий зарубіжний досвід публічного управління розвитком дорожнього господарства та обґрунтувати можливості його адаптації в Україні;
- виявити системні суперечності та інституційні обмеження функціонування механізмів публічного управління розвитком дорожнього господарства в умовах децентралізації влади;
- розробити комплексну організаційно-функціональну модель механізму публічного управління розвитком дорожнього господарства;

- обґрунтувати напрями вдосконалення нормативно-правового механізму публічного управління розвитком дорожнього господарства;
- запропонувати шляхи вдосконалення організаційного механізму публічного управління розвитком дорожнього господарства;
- обґрунтувати розвиток механізмів взаємодії зі стейкхолдерами в системі публічного управління розвитком дорожнього господарства.

Усі визначені завдання дисертаційної роботи, які ставив перед собою Тимоха А.Д., було виконано. Це дозволило зробити наступні висновки.

На основі теоретичного узагальнення концептуальних засад публічного управління та врахування специфіки сучасного етапу державотворення набули подальшого розвитку положення щодо багатовимірного змісту поняття «розвиток» дорожнього господарства, яке інтегровано в авторську парадигму «Трансформаційного відновлення» (Transformative Recovery). Доведено, що в умовах повоєнної відбудови категорія «розвиток» трансформується із суто кількісного нарощення інфраструктурних показників у складний процес якісної модернізації управлінських інституцій.

На основі поглибленого аналізу категоріально-понятійного апарату теорії публічного управління та врахування трансформаційних процесів у галузі уточнено зміст визначення «механізм публічного управління розвитком дорожнього господарства», який трактується як цілісна, функціонально й структурно організована чотирикомпонентна система управлінського впливу. Доведено, що цей механізм інтегрує нормативно-ціннісну, функціональну, інструментальну та інституційну складові, які функціонують у синергії на засадах єдиних цифрових платформ.

Узагальнюючи передовий зарубіжний досвід та результати теоретичного моделювання управлінських систем обґрунтовано доцільність застосування в Україні змішаної моделі публічного управління розвитком дорожнього господарства. Запропонована конструкція органічно інтегрує найефективніші елементи концепцій належного врядування (Good Governance), управління суспільною цінністю (PVM), цифрового врядування

(DEG) та управління публічними інвестиціями (PIМ). Доведено, що в умовах повосної відбудови жорсткі моноконцептуальні підходи є менш ефективними.

За результатами визначення впливу адміністративно-територіальної реформи на ефективність управлінських процесів у галузі розкрито сутність феномену «цифрового бар'єра» як ключової перешкоди для реалізації дієвих механізмів публічного управління розвитком дорожнього господарства на місцевому рівні. Визначено, що природа цього феномену полягає у критичному розриві: юридично громади отримали повноваження, але фактично більшість із них не володіють необхідним кадровим та технічним ресурсом для роботи в обов'язкових цифрових екосистемах (DREAM, RAMS).

Відповідно до поставленого завдання щодо обґрунтування концептуальних засад реформування галузі розроблено комплексну організаційно-функціональну модель механізму публічного управління розвитком дорожнього господарства, що базується на парадигмі «Ери цифрового врядування» (Digital Era Governance – DEG). Запропонована модель передбачає чітку вертикальну архітектуру, де Міністерство розвитку громад та територій України зосереджується на стратегічному плануванні, а Державне агентство відновлення та розвитку інфраструктури – на операційній діяльності.

У результаті дослідження чинного законодавства та аналізу євроінтеграційних вимог до інфраструктурного сектору обґрунтовані напрями вдосконалення нормативно-правового механізму публічного управління розвитком дорожнього господарства через ідентифікацію законодавчих прогалин та обґрунтування нових правових інструментів залучення інвестицій. Доведено необхідність розробки та закріплення на нормативному рівні спеціалізованих галузевих методик, які забезпечать повноцінну інтеграцію дорожнього господарства до цифрової екосистеми DREAM.

На основі проведеного аналізу структурних засад функціонування галузі та виявлених системних дисфункцій запропоновано шляхи вдосконалення

організаційного механізму публічного управління розвитком дорожнього господарства шляхом обґрунтування інструментів подолання феномену «цифрової сліпої зони». Під «цифровою сліпою зоною» ідентифіковано критичний інституційний розрив, за якого органи управління мають вичерпну фінансову звітність про витрати коштів, але відчують гострий дефіцит верифікованих інженерних даних про реальний технічний стан активів.

З огляду на необхідність забезпечення цілісності розробленої організаційно-функціональної моделі та підвищення інклюзивності управлінських процесів у галузі обґрунтовано розвиток механізмів взаємодії зі стейкхолдерами, які ідентифіковано як ключовий комунікативний компонент у загальній системі механізмів публічного управління розвитком дорожнього господарства.

Працюючи над дисертацією Тимоха А. Д. проявив себе як науковець, що має достатній рівень теоретичної і методичної підготовки, здатний самостійно ставити й вирішувати наукові та практичні завдання. Слід відзначити вміння здобувача працювати з інформацією, систематизувати й узагальнювати залучені теоретичні та практичні матеріали.

Аспірант Тимоха А. Д. співпрацював з науковим керівником протягом усього терміну навчання в аспірантурі. Здобувач постійно вдосконалював свою професійну майстерність, підвищував рівень виконання наукових досліджень та зарекомендував себе як наполегливий та працелюбний дослідник. Він безпосередньо брав участь у виконанні всіх етапів проведення дослідження. Усі наукові та практичні результати, що наведені в дисертації, отримані особисто здобувачем.

Дисертаційна робота Тимохи А. Д. є самостійно виконаною науковою працею. Усі сформульовані в ній висновки, теоретичні положення та пропозиції ґрунтуються на особистих дослідженнях. У роботі не використовувалися ідеї співвиконавців науково-дослідної роботи. Основні положення дисертаційного дослідження висвітлено у 22 публікаціях, з них 6 –

у наукових вітчизняних фахових виданнях, 16 статей та тез доповідей в інших наукових виданнях України.

Вважаю, що наукова складова індивідуального плану роботи Тимохи Анатолія Денисовича виконана повністю та на високому рівні.

Науковий керівник,
доктор наук з державного управління,
професор, завідувач кафедри економічної
політики та менеджменту,
Навчально-наукового
«Інститут державного управління»,
Харківського національного університету
ім. В.Н. Каразіна



Микола Латинін

