

## АНОТАЦІЯ

*Тимоха А. Д.* Механізми публічного управління розвитком дорожнього господарства України. – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора філософії з публічного управління та адміністрування. – Харківський національний університет ім. В.Н. Каразіна. Харків, 2026.

У дисертації обґрунтовано теоретичні засади та розроблені практичні рекомендації щодо вдосконалення механізмів публічного управління розвитком дорожнього господарства України.

Розроблено комплексну організаційно-функціональну модель механізму публічного управління розвитком дорожнього господарства, яка базується на концепції «Ери цифрового врядування» (Digital Era Governance – DEG) та передбачає чітке функціональне розмежування стратегічних (Міністерство розвитку громад та територій України) та операційних (Державне агентство відновлення та розвитку інфраструктури України) повноважень, трансформацію обласних адміністрацій у координаційні «бек-офіси» та інтеграцію даних Єдиної геоінформаційної системи управління активами (Road Asset Management System – RAMS) як безальтернативного джерела планування, що дозволяє перейти від ручного адміністрування до управління на основі даних (Data-Driven Decision Making) та забезпечити інституційну стійкість галузі в умовах відновлення.

Запропоновано шляхи вдосконалення організаційного механізму публічного управління розвитком дорожнього господарства шляхом обґрунтування інструментів подолання «цифрової сліпої зони» через інтеграцію фінансових даних про витрати з верифікованими інженерними даними про стан активів у єдиному цифровому контурі, що унеможливило прийняття необґрунтованих стратегічних рішень та мінімізує корупційні ризики на етапі планування інвестицій.

Обґрунтовані напрями вдосконалення нормативно-правового механізму публічного управління розвитком дорожнього господарства через ідентифікацію законодавчих прогалин та розробку пропозицій щодо закріплення галузевих

методик для екосистеми DREAM (на виконання вимог Бюджетного кодексу) та імплементації інструментів страхування воєнно-політичних ризиків (через Багатостороннє агентство з гарантування інвестицій – MIGA, та Корпорацію фінансування міжнародного розвитку США – DFC), що створює легітимне правове підґрунтя для залучення приватного капіталу у проєкти відбудови.

Обґрунтовано розвиток механізмів взаємодії зі стейкхолдерами (як складову системи публічного управління) шляхом впровадження дворівневої системи партисипації, яка поєднує цифровий громадський моніторинг (модуль «Громадський контроль» у DREAM) та використання Уніфікованого інвестиційного стандарту даних для бізнесу, що автоматизує процеси підзвітності влади, знижує транзакційні витрати для інвесторів та трансформує відносини «влада–громада–бізнес» у прозоре партнерство.

Набули подальшого розвитку положення щодо змісту поняття «розвиток дорожнього господарства» через його розгляд у контексті авторської парадигми «Трансформаційного відновлення» (Transformative Recovery), яка на відміну від простого відтворення інтегрує безпековий вимір та принципи «Build Back Better», що дозволяє розглядати повоєнну відбудову як системну модернізацію інфраструктури та управлінських інституцій.

Розкрито понятійно-категоріальний апарат публічного управління (зокрема визначення «механізм публічного управління розвитком дорожнього господарства») шляхом його трактування як цілісної системи взаємопов'язаних інструментів (організаційних, правових, фінансово-економічних та цифро-технологічних), що функціонують на засадах єдиних цифрових платформ, що впорядковує методологічні підходи до аналізу галузі та зміщує акцент з бюрократичного адміністрування на сервісно-орієнтовану модель.

Обґрунтовано доцільність застосування змішаної моделі публічного управління розвитком дорожнього господарства, яка інтегрує елементи концепцій належного врядування (Good Governance), управління суспільною цінністю (Public Value Management – PVM), цифрового врядування (Digital Era Governance – DEG), управління публічними інвестиціями (Public Investment Management – PIM) та інституційної теорії для розробки критеріїв пріоритезації

проектів відновлення (на основі аналізу вигід і витрат – Cost-Benefit Analysis, СВА, що дозволяє подолати фрагментарність управлінських підходів та забезпечити баланс між пріоритетами національної безпеки і потребами місцевого самоврядування.

Розкрито сутність феномену «цифрового бар'єра» як деструктивного чинника впливу на ефективність механізмів публічного управління розвитком дорожнього господарства, що визначено як системний дисбаланс між децентралізацією повноважень та фактичною відсутністю інституційної спроможності громад адмініструвати складні цифрові екосистеми, що обґрунтовує безальтернативність створення компенсаторних механізмів підтримки (регіональних технічних «бек-офісів») для запобігання поглибленню інфраструктурних диспропорцій.

Ключові слова: публічне управління, механізми публічного управління, дорожнє господарство, розвиток, сталий розвиток, дорожня інфраструктура, розвиток дорожньої інфраструктури, транспорт, транспортна галузь, транспортна інфраструктура, державно-приватне партнерство, органи місцевого самоврядування, адміністративно-територіальна реформа, територіальні громади, стейкхолдери.

