

До Спеціалізованої вченої ради Д 58.082.05  
Західноукраїнського національного університету  
Міністерства освіти і науки України (м. Тернопіль)

ВІДГУК опонента

**Мінакової Світлани Михайлівни**

докторки економічних наук, професорки,  
професорки кафедри машинобудування

Одеської державної академії будівництва та архітектури (м. Одеса),  
академіка Академії технічних наук України,  
членкині-кореспондентки Транспортної академії України

на дисертаційну роботу **Райчевої Лариси Іванівни** на тему:  
«Стратегії структурного розвитку та модернізації транспортного  
комплексу національної економіки», подану на здобуття наукового  
ступеня доктора економічних наук за спеціальністю 08.00.03-  
економіка та управління національним господарством

#### **Актуальність теми дисертаційної роботи**

Транспортна галузь є ключовою складовою національної економіки, оскільки забезпечує ефективне функціонування інших галузей та сприяє розвитку бізнесу через наявність низки переваг. Розгалужена залізнична інфраструктура забезпечує масові перевезення вантажів і пасажирів на великі відстані. Розвинута мережа автомобільних шляхів є основою для внутрішніх та міжнародних автомобільних перевезень. Морські порти відіграють стратегічну роль у міжнародній торгівлі, забезпечуючи доступ до світових ринків через експортно-імпортні операції. Річкові термінали, особливо в регіонах з розвиненою водною інфраструктурою, створюють додаткову можливість для транспортування великих вантажів з меншими витратами на перевезення. Розвинута мережа аеропортів та авіаційних сполучень забезпечує швидкі перевезення пасажирів та високовартісних вантажів. Особливу роль відіграють міжнародні аеропорти, що інтегрують країну у глобальні ланцюги постачання, а також внутрішні рейси, що

сприяють мобільності населення та розвитку туризму. Вантажні митні термінали є важливою ланкою у транспортно-логістичному ланцюзі, забезпечуючи швидке оформлення вантажів, що перетинають кордони. Транспортна інфраструктура забезпечує всі необхідні умови для зростання бізнесу, полегшуючи логістику, забезпечуючи доступ до ринків та знижуючи витрати на перевезення. Розвиток транспортної галузі є важливим фактором для інвесторів, оскільки якісна інфраструктура підвищує привабливість країни як бізнес-хабу.

На жаль, в умовах військової агресії рф зазначені переваги транспортного комплексу України нівелюються обмеженнями, пов'язаними з блокуванням морських портів, тимчасовим мораторієм на авіаційні сполучення тощо. Своєчасність теми дисертації визначається розробкою механізмів реалізації стратегій структурного розвитку та модернізації транспортного комплексу національної економіки в умовах воєнного стану і післявоєнного відновлення економіки.

#### **Зв'язок дисертаційної роботи з науковими програмами, планами, темами**

Дисертаційну роботу виконано відповідно до планів науково-дослідної роботи за держбюджетною тематикою таких закладів вищої освіти: Київського національного економічного університету імені Вадима Гетьмана: «Інтелектуальні драйвери побудови смартекономіки в умовах сучасних викликів глобальної екосистеми» (2022-2023 роки); Одеського національного морського університету: «Теоретичні основи удосконалення управління підприємствами морського транспорту України на принципах логістики» (2023-2025 роки); Національного авіаційного університету: «Інноваційний розвиток бізнес-технологій суб'єктів підприємницької діяльності в соціально-орієнтованій економіці» (2021-2024 роки); Закладу вищої освіти «Міжнародний науково-технічний університет ім. академіка Ю. Бугая»: «Модернізаційні детермінанти трансформації суспільно-

територіальних систем України в умовах посилення процесів євроінтеграції» (2018-2025 роки).

**Ступінь обґрунтованості наукових положень, висновків рекомендацій, сформульованих у дисертації, їх достовірність і новизна**

Ознайомлення зі змістом дисертаційної роботи, рефератом та науковими працями автора дозволяє визначити, що теоретико-методологічні положення, практичні висновки і рекомендації характеризуються науковою новизною, сформульовані дисертантом самостійно, ґрунтуються на використанні системного, інституціонального, процесного, синергетичного і міждисциплінарного підходів та сукупності загальнонаукових спеціальних методів наукового пізнання.

**Обґрунтованість та достовірність наукових положень дисертації**

Обґрунтованість та достовірність наукових положень дисертації підтверджується використанням законодавчих та нормативно-правових актів, наукових публікацій вітчизняних і зарубіжних науковців, матеріалів науково-практичних конференцій із проблематики економічних стратегій розвитку транспортного комплексу національної економіки. Також дисертантом вдало використано офіційні та статистичні матеріали Міністерства інфраструктури України, Міністерства економіки України, Міністерства фінансів України, Державної служби статистики України та інших центральних органів виконавчої влади; аналітичні матеріали міжнародних та національних інституцій.

**Наукова новизна одержаних результатів**

Наукова новизна одержаних результатів полягає в поглибленні теоретичних і науково-методологічних засад розробки і реалізації стратегії структурного розвитку та модернізації транспортного комплексу національної економіки.

Дисертантом уперше формалізовано системні засади функціонування

транспортного комплексу національної економіки як сукупності економічних відносин, обумовлених інструментами, сферами і важелями впливу на виробництво й експлуатацію транспортних засобів, їх допоміжне обслуговування з метою отримання прибутку шляхом обслуговування операційних потреб суміжних галузей національної економіки, суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності, споживчих потреб населення і реалізації ряду важливих функцій (стор. 42-53, стор. 89-101).

Переконливою є концепція стратегій структурного розвитку та модернізації транспортного комплексу національної економіки, методологічним підґрунтям якої є системний, предметно-функціональний, соціально-економічний, інституціональний, інтеграційний і ризик-орієнтований підходи. Типологія стратегій структурного розвитку та модернізації транспортного комплексу в умовах воєнного часу і післявоєнного відновлення національної економіки є надзвичайно актуальною в сучасних умовах, а її реалізація на практиці має надзвичайно важливе значення (стор. 54-65, стор. 349-365).

Удосконалення механізмів відтворення в транспортному комплексі національної економіки ґрунтується на врахуванні об'єктної структури підгалузей транспорту за рівнем їх фондомісткими (стор. 66-87, 101-125, 303-308). Здобувачем розвинуто стратегії структурно-інвестиційної політики у транспортному комплексі, які орієнтуються на об'єкти з найбільшою інвестиційною привабливістю, якими визначено малі та середні підприємства наземного і трубопровідного транспорту, а також великі та середні підприємства у сфері допоміжного обслуговування транспорту (стор. 127-144).

Важливим є той факт, що концептуальні засади проведення організаційної, фінансової та інформаційної реструктуризації на залізничному транспорті враховують умови воєнного стану і післявоєнного відновлення національної економіки, у т. ч. в рамках поняття «соціально-відповідальна реструктуризація» (стор. 151-169).

Важливими є науково-методичні підходи до розроблення та реалізації конкурентних стратегій вантажного автомобільного транспорту: у внутрішніх перевезеннях України – з лідерством вантажів, представлених рудами металевими та іншою продукцією добувної промисловості, продукції сільського господарства, мисливства, лісового та рибного господарства; у міжнародних перевезеннях – з лідерством продукції харчової та хімічної промисловості (стор. 170-189, 194-197).

Переконливою і важливою є ідентифікація інституціональних особливостей різних підгалузей транспорту, які впливають на операційне, інвестиційне, фінансове забезпечення відтворювальних процесів, структурний розвиток і модернізацію національної економіки загалом і транспортного комплексу зокрема (стор. 190-233, 198-217, 254-267, 280-284).

Запропоновані стратегічні засади розвитку трубопровідного транспорту України, на відміну від наявних, враховують наступні чинники: розкриття ресурсного потенціалу; створення конкурентного середовища на внутрішньому товарному ринку; збільшення зовнішньої конкурентоспроможності на європейських ринках; зниження операційних ризиків для стабільного розвитку нафто-видобувних і транспортних компаній; хеджування фінансових ризиків на основі форвардних і ф'ючерсних контрактів; впровадження принципів екологічної та соціальної відповідальності (стор. 218-242).

Науково-методичні засади формування економічної політики розвитку та модернізації інфраструктури водного транспорту на підставі ієрархічного підходу мають за мету підвищення якості розроблених стратегій та ефективності їх практичної реалізації шляхом забезпечення дієвості комунікаційних зв'язків за вертикаллю (галузєва підпорядкованість) і горизонталлю (регіональні транспортні комплекси), а також ступеня узгодження інтересів зацікавлених осіб (стор. 267-280, 284-297, 309-319).

Переконливими є стратегічні механізми демонополізації транспортного комплексу, орієнтовані на послаблення негативного впливу його монопольних сегментів на національну економіку. Їх перевагою, на відміну від існуючих, є: виділення трьох сфер за можливістю застосування інструментів регулювання: перша – природно монопольна; друга – сфера, де конкуренція потенційно можлива; третя – сфера, де конкуренція є природньою (стор. 319-325).

Дисертантом запропоновано механізми відновлення зруйнованого майна та інфраструктури в частині об'єктів транспортної галузі шляхом створення спеціалізованого фонду, а також визначено причинно-наслідкові зв'язки між підгалуззями транспортного комплексу та об'єктами транспортної галузі, які можуть отримати відповідну компенсацію (стор. 326-337).

Розвиток стратегічних засад державно-приватного партнерства у транспортному комплексі України ґрунтується на інституціоналізації форм інвестування (концесії, спільне інвестування, контактування життєвого циклу) із урахуванням специфіки окремих галузей транспортного комплексу (стор. 338-349).

### **Теоретична та практична значущість наукових результатів**

Наукові положення, висновки та рекомендації, наведені у дисертації, мають теоретичну та практичну значущість. Здобувачем розроблено теоретико-методологічний базис дослідження транспортного комплексу України як стимулятора розвитку національної економіки. Науково-методичне значення отриманих результатів полягає в їх використанні органами державної влади, місцевого самоврядування, суб'єктами господарювання, закладами вищої освіти, а саме: Керівництвом міжнародного аеропорту «Бориспіль»; Міністерством розвитку громад, територій та інфраструктури України; НАК «Нафтогаз України»; Одеською міською радою; Державним підприємством «Одеський морський

торгівельний порт»; Філією «Центр транспортного сервісу “Ліски”» Акціонерного товариства «Українська залізниця»; Міжнародним гуманітарним університетом. Результати дисертації мають конкретне практичне застосування, що підтверджується відповідними довідками.

### **Повнота викладення наукових положень, висновків і рекомендацій в опублікованих працях**

Основні результати дисертаційної роботи опубліковано в 35 наукових працях загальним обсягом 25,7 др. арк. (автору належить 15,5 др. арк.), із них 2 – розділи у колективних монографіях, 25 – статті у наукових фахових виданнях України та виданнях, що входять до міжнародних наукометричних баз (у т. ч. *Scopus* – 3 статті, *Web of Science* – 3 статті), 8 – тези матеріалів конференцій. Положення наукової новизни, що є предметом захисту, у повній мірі висвітлено у зазначених публікаціях.

### **Ступінь використання матеріалів і висновків кандидатської дисертації**

Кандидатську дисертацію на тему «Механізм розвитку машинобудівної галузі в умовах виробничо-економічної кризи» Райчевою Ларисою Іванівною було захищено у 2017 році у Донбаській державній машинобудівній академії (м. Краматорськ) за спеціальністю 08.00.03 – економіка та управління національним господарством. Її положення не використовувалися у дисертації Райчевої Лариси Іванівни, поданої на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук за темою «Стратегії структурного розвитку та модернізації транспортного комплексу національної економіки».

### **Відсутність (наявність) академічного плагіату, фабрикації та фальсифікації**

Дисертаційна робота відповідає принципам академічної доброчесності. У ній та наукових працях, які відображають результати дисертації Райчевої

Лариси Іванівни, поданої на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук за темою «Стратегії структурного розвитку та модернізації транспортного комплексу національної економіки», відсутній академічний плагіат, фабрикації та фальсифікації, що підтверджено відповідною довідкою та посиланням у списку використаних джерел.

### **Дискусійні положення та зауваження до дисертації**

Дисертаційна робота містить окремі дискусійні положення та зауваження.

1. У третьому положенні наукової новизни розділу «удосконалено» зазначено організаційно-наукові підходи до визначення стратегічних векторів розвитку трубопровідного транспорту України за рахунок нафтогазового бізнесу; постачання газу, нафти та нафтопродуктів кінцевим споживачам; впровадження низьковуглецевих технологій (стор. 37). Погоджуємося з науковим доробком автора, але відзначаємо доцільність акцентування на особливостях розробки і реалізації стратегій розвитку трубопровідного транспорту України в умовах агресії РФ і виниклих протиріччях між транзитним потенціалом і міжнародною військово-політичною ситуацією.

2. На стор. 67 дисертації у розділі 1 зазначається, що «модернізація національної економіки має ґрунтуватися на принципах авангардизації, неоіндустріалізації та спиратися на потенціал промислових виробництв третього і четвертого технологічних укладів». Натомість доцільно було би зазначити п'ятий технологічний уклад, представлений обчислювальною технікою, телекомунікаціями, робото-будуванням, мікро-і оптико-волоконними технологіями, штучним інтелектом, біотехнологіями тощо. Ці технології мають значні перспективи подальшого використання і впровадження у транспортному комплексі та сприятимуть активізації його інноваційного розвитку.

3. У таблиці 2.8 наведено розподіл кредитів, отриманих підприємствами транспортного машинобудування станом з диференціацією



за розміром та видами валют (стор. 110). Потребують уточнення причини значного розміру варіації «кредитної ємності» підприємств, наукове поняття якої вводить автор. Також дефініцію кредитної ємності доцільно було би винести у положення наукової новизни.

4. У параграфі 3.2 «Автомобільний та громадський транспорт у категоріях інфраструктури, конкуренції, структурного розвитку і модернізації» (стор. 169-217) недостатньо уваги приділено розвитку метрополітену. Тим більше, що в умовах воєнного стану він виконує не тільки важливі соціально-економічні, але і безпекові функції із захисту життя і здоров'я людей.

5. На високому науковому рівні здобувачем досліджено водний транспорт у категоріях стратегічного структурного розвитку та модернізації (параграф 4.2). Проте доцільно уточнити стан, переваги та недоліки, проблеми економічної конкуренції між морським та річковим транспортом у сучасних умовах і в перспективі.

6. Потребує уточнення співвідношення понять інфраструктури морського, річного, внутрішнього водного транспорту (стор. 288), а також рекомендації з удосконалення економічного забезпечення їх розвитку.

7. На стор. 347 автор зазначає, що «демонополізація ... має бути заснованою на реформуванні підходів до тарифної політики без зміни обсягів перевезень.....». Ця теза потребує уточнення в частині значного зменшення обсягу залізничних перевезень, починаючи з 2022 року, через тимчасову втрату контролю над окупованими територіями та невідповідність ширини української та європейської колії.

Висловлені зауваження до дисертації та дискусійні положення не впливають на загальну позитивну оцінку роботи.

### **Загальний висновок**

Дисертаційна робота Райчевої Лариси Іванівни містить положення та результати, які мають наукову новизну та вирішують актуальну наукову

проблему розробки і реалізації стратегій структурного розвитку та модернізації транспортного комплексу національної економіки» та обґрунтування науково-прикладних рекомендацій, спрямованих на стабілізацію транспортного комплексу в умовах воєнного стану і післявоєнного відновлення економіки.

Дисертація є самостійним, завершеним науковим дослідженням, зміст якої відповідає обраній темі, реферату, паспорту спеціальності 08.00.03 - економіка та управління національним господарством. Роботу оформлено відповідно до вимог Міністерства освіти і науки України, встановлених Наказом від 12.01.2017 №40 «Про затвердження вимог до оформлення дисертації» (зі змінами).

Дисертаційна робота Райчевої Лариси Іванівни на тему «Стратегії структурного розвитку та модернізації транспортного комплексу національної економіки» відповідає вимогам, передбаченим пунктами 6, 7, 8 і 9 «Порядку присудження та позбавлення наукового ступеня доктора наук», затвердженого Постановою Кабінету Міністрів України від 17 листопада 2021 року № 1197, а її автор заслуговує на присудження наукового ступеня доктора економічних наук за спеціальністю 08.00.03 – економіка та управління національним господарством.

Опонент:

докторка економічних наук, професорка,  
професорка кафедри машинобудування  
Одеської державної академії будівництва  
та архітектури (м. Одеса),  
академік Академії технічних наук України,  
членкиня-кореспондентка  
Транспортної академії України

Світлана МІНАКОВА

*Григорис з.е.ч., проф.  
каф. машинобудування  
ОДАБА, Мінакової С.М.,  
підтверджую.  
Директор з НР*



*Григорис*