

ВІДГУК

офіційного опонента

на дисертаційну роботу Шемаєва Володимира Володимировича «Управління розвитком транспортної інфраструктури в системі економічної безпеки держави», яка подана на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук за спеціальністю 21.04.01 – економічна безпека держави (економічні науки)

На відгук була надана дисертація, що викладена на 494 сторінках. Основна частина викладена на 382 сторінках і містить шість розділів. Список використаних джерел складає 386 найменувань. Крім того, наявні 9 додатків, які розміщені на 53 сторінках. Окрім цього був вивчений автореферат на 38 сторінках та копії 42 публікацій автора.

На основі вивчення дисертації, автореферату і праць, що були опубліковані за темою дисертації, у відповідності до вимог п. 3.8 положення «Про спеціалізовану вчену раду» (наказ МОН України від 14.09.2011 року № 1059 зі змінами) встановлено наступне.

1. Ступінь актуальності обраної теми

Маючи розгалужену транспортну інфраструктуру та знаходячись на перехресті найважливіших напрямів світової торгівлі між Європою, Азією та іншими континентами, Україна має всі передумови для її розвитку за умови виваженої державної політики. На жаль, характерними рисами сьогоденного стану транспортної інфраструктури є скорочення обсягів перевезень, критичний рівень фінансового стану галузі, високий рівень зношеності рухомого складу та матеріально-технічної бази тощо. Вкрай незадовільно вирішуються питання приватизації, розвитку державно-приватного партнерства, залучення інвестицій, технічних інновацій та технологічної модернізації в галузі, не задовольняються навіть мінімальні соціальні потреби працівників галузі, зруйнована система безпеки та контролю, поставлені в тінь питання встановлення тарифів та ціноутворення, закупівель та використання державного майна, вирішення міжнародних питань паралізоване, що призводить до втрати транзитних перевезень через територію України. Події останнього року негативно вплинули на економіку, викликавши відплив капіталу одночасно з падінням гривні. Тому завдання розвитку транспортної інфраструктури має бути одним з пріоритетів економічної політики України, оскільки для зростання національної економіки потрібні масштабні внутрішні інвестиції, а особливо такі, що дозволять диверсифікувати національну економіку. За таких умов одним із

ключових завдань в межах наукової спеціальності 21.04.01 – економічна безпека держави є розробка науково-обґрунтованих підходів до управління розвитком транспортної інфраструктури країни з урахуванням вимог економічної безпеки держави.

Проблематика формування системи економічної безпеки держави досліджується науковцями порівняно нещодавно. Найбільш відомі праці вітчизняних науковців були опубліковані на початку XXI століття. Не зважаючи на вагомі результати, які вже отримані за напрямками досліджень, що визначені паспортом наукової спеціальності 21.04.01, одним із найменш методологічно розроблених залишається напрямок забезпечення економічної безпеки в сфері транспорту та, зокрема, транспортної інфраструктури. З цих позицій стає зрозумілою обґрунтованість актуальності сформульованої Шемаєвим В.В. наукової проблеми що полягає у відсутності концептуальних, методологічних, інструментальних і прикладних компонентів управління розвитком транспортної інфраструктури країни з урахуванням загроз та можливостей зміцнення економічної безпеки держави. Така постановка проблеми визначила її новизну, і як наслідок, новизну об'єкту дослідження, які і зумовили вибір теми, мету, завдання та особливості побудови дослідження.

Актуальність дослідження підтверджується також тим, що окремі завдання роботи розв'язувались в межах п'яти науково-дослідних робіт Національного інституту стратегічних досліджень та Національної металургійної академії України. Дослідження в рамках перерахованих НДР, в яких автор брав безпосередню участь, охоплювали період з 2015 по 2018 роки.

2. Обґрунтованість наукових положень, висновків і рекомендацій, сформульованих у дисертації, їх достовірність і новизна

Основою будь-яких досліджень є чітке розуміння базових категорій, що формують загальне бачення досліджуваної проблеми. Тому при визначенні новизни, обґрунтованості та достовірності наукових положень, які сформульовані в дисертації, були використані наведені в роботі дефініції базових категорій та введених автором понять, пов'язаних із досліджуваними сферами діяльності – управління розвитком транспортної інфраструктури та забезпеченням економічної безпеки держави.

Належний ступінь обґрунтованості наукових положень, висновків і рекомендацій дисертації забезпечено коректністю використання апробованих

в науковій практиці як загальних, так і спеціальних методів дослідження. Коректність підтверджується аналізом відповідності сутності завдань дослідження та конкретних методів, які використовувались при їх вирішенні (с. 31-32). Крім того підґрунтям обґрунтованості виступають: достатньо велика кількість розрахунків, на основі яких встановлені закономірності та отримані висновки (пп. 2.3-2.5 (с. 145-208); пп. 5.2 (с. 327-336), застосування законів та правил формальної логіки при формулюванні аналітичних висновків; широким обговоренням результатів дослідження на 14 міжнародних та всеукраїнських конференціях, а також публікаціями результатів дослідження у наукових виданнях, які мають високій рейтинг серед наукових періодичних видань України, і в яких публікуються статті з тематики економічної безпеки держави.

Достовірність та об'єктивність результатів дослідження забезпечена використанням сучасних методів збору та обробки інформації, використанням великих масивів державної та міжнародної статистики (джерела [114-115, 121-122, 170, 194, 212, 354-355, 372, 380. 382-384]).

Цілісно характеризуючи дисертацію Шемаєва В.В., можна стверджувати наступне. Дисертація виконана в межах сучасної системної парадигми економіки, розвиває теорію безпекології в частині методології дослідження проблем економічної безпеки. За сукупністю використаного інструментарію дослідження вона відноситься до досліджень змішаного типу, в яких об'єднуються кількісні та якісні методи дослідження.

Методологічна цілісність дисертації досягається використанням при вирішенні всіх поставлених завдань сформульованих положень гносеологічного простору дослідження, використання великої кількості графічних моделей (35 рисунків) й 26 таблиць, які дають цілісне та концентроване уявлення про інструментарій та результати вирішення окремих наукових завдань.

Дисертація є дослідженням, яке виконано на стику наук, якій формується завдяки процесам конвергенції (зближення) наук. При отриманні нових знань із екосистейту (науці, яка займається вивченням теоретико-методологічних засад забезпечення економічної безпеки держави) завдяки вирішенню суто економічних завдань, визначених паспортом спеціальності 21.04.01, в роботі гармонійно використані сучасні знання з економічної статистики, теорії управління, системної динаміки, психології, нечіткої математики тощо. Вирішення поставлених завдань відбувалося з урахуванням управлінського контексту економічних задач.

Основні наукові результати дослідження отримані Шемаєвим В.В. особисто і характеризуються науковою новизною. До найбільш суттєвих наукових положень, які мають ознаки наукової і практичної цінності, новизни рівня «вперше розроблено» належать три результати, «удосконалено» - п'ять, «набули подальшого розвитку» - чотири.

Перший результат рівня «вперше» стосується авторського визначення сутності взаємозв'язку розвитку транспортної інфраструктури та економічної безпеки держави, що характеризується як дуальний («як можливість зміцнення» та «як джерело загроз»), встановленням напрямів цього взаємозв'язку в галузевому розрізі транспортної інфраструктури із складовими економічної безпеки держави, що дало можливість чітко визначити роль транспортної інфраструктури країни в існуючій системі економічної безпеки держави з позиції безпекоорієнтованого підходу (забезпечення реалізації національних економічних інтересів, гарантування спроможності держави до превентивного захисту від ризиків та загроз у транспортній сфері на національному та міжнародному рівні) (С.62-65; 77-83).

Другий результат рівня «вперше» присвячений розробці концептуальних засад забезпечення економічної безпеки держави на основі управління розвитком транспортної інфраструктури. Концепція побудована як сукупність теоретико-методологічних положень щодо визначення: методологічного підходу, цілей, принципів і методів, технології (завдань, методик, рекомендацій) цього управління. Головним стрижнем концепції є використання стратегії активної адаптації сфери транспортної інфраструктури до змін зовнішнього середовища з урахуванням вимог економічної безпеки держави (С.116-129). Положення концепції корелюються із розкритими в роботі методологічними, науково-методичними та науково-практичними рекомендаціями.

Найбільш об'ємним за кількістю відмінних ознак, що визначили новизну результату «вперше» є третій результат - структура понятійно-категорійного базису управління розвитком транспортної інфраструктури в системі економічної безпеки держави. Багатоаспектність цього результату свідчить про те, що робота виконана на стику наук. Зазначена структура встановлює логічні зв'язки між базовими категоріями теорії та практики управління розвитком транспортної інфраструктури країни й забезпечення економічної безпеки держави. Крім того, вона містить спеціальні поняття з відповідним їх змістовним наповненням з точки зору безпекоорієнтованого

підходу. Одним з результатів такого представлення є розуміння теоретичної основи вдосконалення системи економічної безпеки держави та розроблення методичних підходів щодо її забезпечення в цієї сфері (С.129-143).

Одним з головних питань будь-яких системних досліджень безпеки є визначення індикаторів безпеки, їх граничних та порогових значень. Тому логічним є поява в дисертації удосконаленого комплексу індикаторів та показників економічної безпеки держави у сфері транспортної інфраструктури країни. На відміну від відомих, він відрізняється логічним поєднанням макроекономічних показників та індикаторів, що характеризують різні сектора транспортної інфраструктури, обґрунтуванням порогових, оптимальних їх значень; експертним визначенням вагових коефіцієнтів. Зазначений комплекс індикаторів та показників пропонується використовувати для оцінки поточного стану економічної безпеки держави у сфері транспортної інфраструктури розрахунком відповідного інтегрального індикатора (С.146-152).

Для розкриття сутності стану економічної безпеки держави в сфері транспортної інфраструктури в роботі запропоновано удосконалений підхід до комплексного оцінювання економічної безпеки держави в сфері транспортної інфраструктури. На відміну від існуючих, він передбачає здійснення як поточної так і прогнозної оцінки за етапами: 1) оцінка поточного стану економічної безпеки в сфері транспортної інфраструктури; 2) оцінка впливу стану розвитку транспортної інфраструктури на різні складові економічної безпеки держави; 3) прогнозна оцінка. На кожному етапі автор застосовує цікавий інструментарій дослідження - запропонована система показників, методика обчислення групових та інтегрального індикатора; удосконалена емпірична гравітаційна модель, запропонований когнітивний підхід. Основною перевагою розробленого підходу є можливість отримувати більш адекватні судження про оцінний стан економічної безпеки у сфері транспортної інфраструктури, визначати ризики та загрози в цієї сфері з метою обґрунтування державно-управлінських рішень (С.143-157).

В основу другого етапу комплексної оцінки стану економічної безпеки держави в сфері транспортної інфраструктури покладено розроблену в дисертації гравітаційну модель оцінки впливу чинників транспортної інфраструктури країни на економічну безпеку держави. На відміну від існуючих модифікацій базової гравітаційної моделі, вона додатково включає: в якості інституційних чинників та фіксованих за країною і часом ефектів – показники стану розвитку транспортної інфраструктури та індикатори

економічної безпеки держави в зовнішньоторговельній сфері. Результати моделювання надають можливість визначати силу взаємовпливу цих чинників, що має бути покладено в основу побудови когнітивних карт для прогнозної оцінки економічної безпеки на наступному етапі методики (С.157-179).

Незважаючи на те, що автор оцінив запропонований в роботі когнітивний підхід до прогнозної оцінки та управління розвитком транспортної інфраструктури країни в системі економічної безпеки як науковий результат рівня «удосконалено», на нашу думку, він є найбільш вагомим з методологічної точки зору. По суті автор запропонував універсальний інструментарій як для прогнозної оцінки стану економічної безпеки в сфері транспортної інфраструктури, так і для управління розвитком транспортної інфраструктури з урахуванням зазначених оцінок (за рахунок формування сценаріїв управління розвитком) (С.180-206).

Нестандартний підхід автора до запропонованої класифікації чинників що впливають на економічну безпеку держави в сфері транспортної інфраструктури на цільові, керівні та загальносистемні (С.194-198, 211-222; 250-260, 313-326) дозволив запропонувати удосконалений перелік загроз економічній безпеці держави, що пов'язані з недостатнім розвитком сфери транспортної інфраструктури (С. 79-82), що в подальшому, було покладено в основу розроблених науково-практичних рекомендацій щодо визначення стратегічних пріоритетів розвитку транспортної інфраструктури України (С.260-284, 253-267), підходів щодо вдосконалення інституційного базису розвитку транспортної інфраструктури України в контексті реалізації державної політики забезпечення економічної безпеки (С. 222-232, 284-300) тощо.

Сукупний аналіз новизни наукових результатів у порівнянні з відомими результатами в області методології дослідження проблем економічної безпеки держави дає підстави стверджувати про приріст нових наукових знань завдяки отриманню нових результатів у формі системно поставленої наукової проблеми, удосконаленого понятійного апарату, принципів, методів та підходів до оцінювання, закономірностей, які покладено в основу розробки технології управління розвитком транспортної інфраструктури з урахуванням вимог економічної безпеки держави – зміст яких має фундаментальний характер для наукової спеціальності 21.04.01 – економічна безпека держави.

3. Повнота викладу в опублікованих працях наукових положень, висновків і рекомендацій, сформульованих у дисертації

Кількість та обсяг публікацій за темою дисертації у наукових фахових виданнях відповідає вимогам до опублікування результатів дисертацій на здобуття наукового ступеня доктора наук, встановлених МОН України. Основні результати роботи достатньо повно викладено в наукових фахових виданнях. З 42 опублікованих праць за темою дисертації, 32 праці одноосібні.

Опубліковані праці не є тотожними між собою, змістовно відображують розв'язання взаємопов'язаних завдань дослідження. Всі теоретичні положення, які мають відповідний ступінь новизни та виносяться на захист, представлено в публікаціях. Внесок автора в кожну з робіт у співавторстві розкритий в авторефераті (с. 30-35), що підтверджує самостійність проведеного дослідження та отримання результатів. Рівномірність опублікованих результатів підтверджує приблизно однакова кількість публікацій по шістьох розділах, в яких висвітлені основні наукові результати (7, 8, 4, 10, 6, 13 відповідно). Більша кількість публікацій по 4 та 6 розділу пов'язана із більшою кількістю аспектів, що відображено при формулюванні наукових результатів, які виносяться на захист.

4. Дискусійні положення та зауваження до дисертації

Слід відзначити, що низка визначень та тверджень, що містить дисертація, мають дискусійний характер і потребують більш детального обговорення під час захисту. Крім того, в роботі є певні неточності. Основні з цих недоліків зводяться до такого:

1. Економічна безпека держави в сфері транспортної інфраструктури розглядається автором з позиції захищеності інтересів держави в цієї сфері, можливості превентивного захисту від загроз та мінімізації заподіяних ними збитків (с.62-65). На нашу думку, в цілому можна погодитися із позицією автора, але за умов не лише забезпечення сталого фінансування розвитку транспортної інфраструктури, але підвищення ефективності діяльності суб'єктів господарювання зазначеної галузі.

2. В дисертаційному дослідженні запропонована методика оцінки проектів, що підтримуються міжнародними фінансовими організаціями, проаналізована активність банків "західного" вектору (с.326-348), проте недостатньої уваги було приділено Азійським інфраструктурним банкам та фондам, які фінансують об'єкти інфраструктури вздовж маршрутів Економічного поясу Шовкого шляху.

3. У запропонованих концептуальних засадах забезпечення економічної безпеки держави на основі управління розвитком транспортної інфраструктури (с. 116-129) недостатньо враховані параметри розвитку національної економіки, адже транспортний сектор, особливо в частині інфраструктури, задіяний в той мірі, в якій того вимагають потреби економіки, її структури та векторів торгівлі.

4. Не до кінця зрозумілим залишається, чому автором у розділі 3 (с. 213-246) не було проаналізовано перспективи розвитку залізничної інфраструктури у випадку повного виконання євродиректив, внаслідок чого інфраструктурна складова має бути відділена від оператора перевезень, що зумовить перегляд політики платежів за користування інфраструктурними фондами як національним, так і зовнішніми перевізниками.

5. Запропонований у Стратегії розвитку портової галузі (с. 260-284) перехід до моделі врядування "порт-лендлорд" не визначає чіткого рівня контролю та управління портовими адміністраціями над земельним фондом в межах портів - землі державної, комунальної чи приватної власності та земель водного фонду.

6. У висновках щодо збільшення ефективності управління об'єктами транспортної інфраструктури внаслідок застосування елементів цифрових технологій (с. 390-395), додатково слід було б визначити чи має економічний сенс цифровізації тих об'єктів, що майже використали свій потенціал життєвого циклу (зважаючи на знос основних засобів на рівні 60-90% на різних видах транспорту).

7. Робота отримала б додаткової науково-практичної ваги, якщо б автором було проаналізовано та запропоновано шляхи залучення транзитних потоків - субститутів російському транзиту, що впродовж останніх 10 років неухильно зменшується.

Разом з тим, слід відзначити, що наведені недоліки та зауваження не руйнують змістовну єдність роботи і не впливають на новизну наукових результатів, а окремі зауваження можуть бути враховані в подальшій роботі автора для розвитку запропонованих методологічних основ управління розвитком транспортної інфраструктури з урахуванням вимог економічної безпеки держави.

5. Висновок про відповідність дисертації встановленим вимогам

Оцінюючи в цілому дисертаційну роботу Шемаєва Володимира Володимировича «Управління розвитком транспортної інфраструктури в

системі економічної безпеки держави» з урахуванням позитивних її аспектів, дискусійних положень та зауважень можна стверджувати, що вона є завершеною кваліфікаційною науковою працею, має свою внутрішню логіку, характеризується єдністю змісту, виконана особисто здобувачем у вигляді спеціально підготовленого рукопису, і присвячена розв'язанню обґрунтованої наукової проблеми розроблення концептуальних, методологічних, інструментальних і прикладних компонентів управління розвитком транспортної інфраструктури країни з урахуванням загроз та можливостей зміцнення економічної безпеки держави. Її можна розглядати як значний внесок в новий науковий напрям в межах екосистейту.

Теоретичне та практичне значення є доведеними і не викликають сумніву. Поставлені в роботі завдання виконані, мету досягнуто, що підтверджує особистий внесок Шемаєва В.В. у безпекологію.

Дисертаційна робота оформлена з урахуванням вимог Державних стандартів України. Автореферат дисертації розкриває основні її положення, ідеї та висновки, є ідентичним дисертації за структурою та змістом.

Основні наукові результати дослідження у повному обсязі опубліковані у монографіях, статтях у наукових фахових виданнях України та інших країн, відображають особистий внесок здобувача у розв'язання вище зазначеної наукової проблеми, і відносно яких здобувач є суб'єктом авторського права. Матеріали дисертації апробовано на наукових конференціях.

Дисертаційна робота за рівнем наукової новизни, якістю досліджень, достовірністю й обґрунтованістю наукових положень, висновків і рекомендацій, теоретичною та практичною цінністю відповідає вимогам п. 9, 10, 12, 13 «Порядку присудження наукових ступенів», затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 24 липня 2013р. № 567 зі змінами, та інших нормативних актів МОН України щодо дисертацій на здобуття наукового ступеня доктора наук, а її автор Шемаєв Володимир Володимирович заслуговує на присудження наукового ступеня доктора економічних наук за спеціальністю 21.04.01- економічна безпека держави.

Професор кафедри вищої математики
ДВНЗ «Київський національний економічний
університет імені Вадима Гетьмана»,
доктор економічних наук, професор

Підпис засвідчую:



Т.В. Блудова