

Рішення
разової спеціалізованої вченої ради
про присудження ступеня доктора філософії

Здобувач ступеня доктора філософії **Ігор ВАСИЛЬЄВ**, 1968 року народження, громадянин України, освіта вища: закінчив у 1992 році Одеський державний університет за спеціальністю «Географія» та у 2008 році Одеський національний морський університет за спеціальністю «Правознавство», з 01.10.2021 року аспірант заочної форми навчання Київського національного університету будівництва і архітектури, виконав акредитовану освітньо-наукову програму 073 «Менеджмент».

Разова спеціалізована вчена рада, утворена наказом Київського національного університету будівництва і архітектури від «06» червня 2025 року № 116/65/25 у складі:

Голови разової спеціалізованої вченої ради – **Наталії ЄГОРЧЕНКОВОЇ**, доктора технічних наук, професора, професора кафедри управління проєктами Київського національного університету будівництва і архітектури;

Рецензента – **Олексія ПРИЙМАЧЕНКА**, кандидата технічних наук, доцента, завідувача кафедри міського будівництва Київського національного університету будівництва і архітектури;

Рецензента – **Євгенії БОЙКО**, кандидата технічних наук, доцента, доцента кафедри управління проєктами Київського національного університету будівництва і архітектури;

Офіційного опонента – **Олени ЛОЖАЧЕВСЬКОЇ**, доктора економічних наук, професора, завідувача кафедри менеджменту Національного транспортного університету;

Офіційного опонента – **Олега ЗАЧКА**, доктора технічних наук, професора, професора кафедри права та менеджменту у сфері цивільного захисту факультету пожежної та техногенної безпеки Львівського державного університету безпеки життєдіяльності Державної служби України з надзвичайних ситуацій.

На засіданні «29» липня 2025 року прийняла рішення про присудження ступеня доктора філософії з галузі знань 07 «Управління та адміністрування» **Ігорю ВАСИЛЬЄВУ** на підставі публічного захисту дисертації «**Менеджмент проєктів модернізації організування дорожнього руху в населених пунктах**» за спеціальністю 073 «Менеджмент».

Дисертацію виконано в Київському національному університеті архітектури і будівництва, м. Київ.

Науковий керівник **БУШУЄВ Сергій Дмитрович**, доктор технічних наук, професор, професор кафедри управління проєктами.

Дисертацію подано у вигляді спеціально підготовленого рукопису (наводиться аналіз дисертації щодо дотримання вимог 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 змінами)).

Здобувач має 10 наукових праць, в яких опубліковані основні положення та результати проведених досліджень за темою дисертації, у тому числі:

1. Bezshapkin S., Korzh R., Verenych O., Vasyliiev I. State-of-the-art Geoinformation Technologies Use in the Road Traffic Management. Proceedings of the ITPM 2021. 2021. С. 217-227. URL: <https://ceur-ws.org/Vol-2851/paper20.pdf>.

2. Васильєв І. А., Безшапкін С. М., Тимченко С. І. Проекти організації дорожнього руху: питання понятійного апарату та нормативно-правового забезпечення в контексті національної безпеки та оборони країни. Управління розвитком складних систем. 2023. № 56. С. 31–39. DOI: <https://doi.org/10.32347/2412-9933.2023.56.31-39>.

3. Васильєв І. А. Реалізація інфраструктурних проєктів із цифровізації процесів управління організацією дорожнього руху: термінологічний аспект. Управління розвитком складних систем. 2024. № 58. С. 15–24. DOI: <https://doi.org/10.32347/2412-9933.2024.58.15-24>.

4. Бушуєв С. Д., Васильєв І. А. Проектний підхід щодо створення керуючої системи для модернізації організації дорожнього руху під час відбудови територіальних громад. Управління розвитком складних систем. 2024. № 59. С. 24–33. DOI: <https://doi.org/10.32347/2412-9933.2024.59.24-33>.

5. Войтенко О. С., Васильєв І. А. Упровадження проєктного підходу при модернізації комунального підприємства у сфері організування дорожнього руху під час повоєнної відбудови громади. Управління розвитком складних систем. 2024. № 60. С. 33–43. DOI: <https://dx.doi.org/10.32347/2412-9933.2024.60.33-43>.

У дискусії взяли участь (голова, рецензенти, офіційні опоненти, інші присутні) та висловили зауваження:

Голова разової ради – доктор технічних наук, професор, **ЄГОРЧЕНКОВА Наталія Юріївна**, професор кафедри управління проєктами Київського національного університету будівництва і архітектури були поставлені запитання, а саме:

1. Робота фокусується на проєктному підході. Як запропоновані проєкти модернізації інтегруються у процесний підхід, що є характерним для щоденної операційної діяльності комунального підприємства після завершення проєкту?

2. Які основні ризики, на Вашу думку, можуть виникнути на етапі впровадження результатів дослідження в практику населених пунктів, і які превентивні заходи для їх мінімізації є найбільш дієвими?

Рецензент – кандидат технічних наук, доцент **ПРИЙМАЧЕНКО Олексій Віталійович**, завідувач кафедри міського будівництва Київського національного університету будівництва і архітектури надав позитивну рецензію із зауваженням:

1. На рисунку 2.1 (стор. 93) представлена блок-схема концептуальної моделі менеджменту проєктів. Для кращого розуміння логіки взаємозв'язків між блоками варто було б додати стрілкам напрямку більш чіткі назви, що відображають характер зв'язку (наприклад, «інформує», «впливає», «обмежує»);

2. Деякі математичні вирази, зокрема система обмежень до формули 2.1 на стор. 95, представлені у вигляді текстових рядків. Для покращення сприйняття та уникнення неоднозначності було б доцільно оформити їх як окремі нумеровані математичні формули згідно зі стандартами наукових публікацій;

3. У таблиці 1.1 (стор. 47) наведені дані з рейтингу TomTom Traffic Index. З огляду на можливі розбіжності між глобальними агрегаторами та локальними даними, було б корисно додати коментар щодо того, наскільки ці дані корелюють з даними, які збирають муніципальні служби, та які можуть бути причини можливих розбіжностей;

4. У роботі значна увага приділена модернізації ОДР як інструменту розвитку транспортної системи населених пунктів. Водночас, хотілося б побачити більш детальний розгляд інтеграції проєктів модернізації ОДР з містобудівною документацією, зокрема з генеральним планом та комплексним планом просторового розвитку території громади, наприклад, яким чином запропонована модель забезпечує узгодженість транспортних рішень із довгостроковими стратегіями землекористування та функціонального зонування;

5. Для розрахунку індексів сталості та модернізації (розділ 2) використовуються такі показники, як середній час у дорозі (Tr), рівень аварійності (Ar) та екологічний вплив (Ec). Залишається відкритим питання щодо практичних аспектів збору цих даних. Бажано було б зазначити, які методики та технічні засоби пропонуються для їх отримання в населених пунктах з необхідною точністю та періодичністю, особливо в умовах воєнного стану;

6. Дисертація фокусується на великих населених пунктах, в першу чергу найбільших містах України. Було б доречно зазначити, яким чином запропоновані моделі та методи управління проєктами модернізації ОДР можуть бути адаптовані чи спрощені для застосування у малих містах та сільських громадах, де транспортні проблеми та ресурсні можливості мають іншу специфіку;

7. В рамках дослідження було б доцільно зазначити зміни або доповнення до існуючих державних будівельних норм (наприклад, ДБН Б.2.2-12:2019 «Планування та забудова територій») необхідні для того, щоб запропоновані в дисертації моделі стали обов'язковим елементом при плануванні транспортної інфраструктури.

Рецензент – кандидат технічних наук, доцент **БОЙКО Євгенія Григорівна**, доцент кафедри управління проєктами Київського національного університету будівництва і архітектури надала позитивний відгук із зауваженнями:

1. В дисертаційній роботі окремі речення надто довгі та ускладнюють сприйняття матеріалу. Є надлишкове використання сполучників "також", "у тому числі", "зокрема", що створює відчуття надмірної деталізації без додаткової інформаційної цінності. Рекомендується розбити їх на коротші, щоб забезпечити кращу структурованість тексту;

2. Відсутній детальний аналіз можливих ризиків цифровізації, зокрема щодо кібератак, втрати даних або проблем із доступом до цифрових сервісів під час воєнного стану;

3. Деякі математичні вирази потребують додаткових пояснень або прикладів їх застосування в реальних умовах. Рекомендується додати більше прикладів практичного застосування розроблених моделей та методів;

4. У роботі широко використовуються терміни «діджиталізація» та «цифровізація». Хоча в сучасному науковому дискурсі вони часто вживаються як синоніми, було б корисно на початку роботи чітко визначити, чи є між ними

різниця в контексті даного дослідження, або зазначити, що вони використовуються як тотожні;

5. Не повністю розкрито вплив запропонованої моделі на ефективність управління дорожнім рухом у довгостроковій перспективі. Модель сталості (S) враховує економічні, соціальні та екологічні аспекти (підрозділ 2.2). На практиці, органи місцевого самоврядування часто віддають перевагу проектам із швидким та очевидним економічним ефектом. Доцільно було б вказати аргументи та методики може, які може використовувати проєктний менеджер, щоб обґрунтувати перед органами місцевого самоврядування доцільність інвестицій у проєкти з довгостроковими соціальними та екологічними вигодами;

6. У дисертаційному дослідженні обґрунтовано акцентується увага на важливості переходу до принципів сталої мобільності та наводить «піраміду міської мобільності» (стор. 123). Проте, на практиці реалізація цих принципів часто призводить до конфлікту інтересів (наприклад, створення велодоріжки за рахунок паркувальних місць). Було б доцільно визначити, як запропонована методологія управління проєктами допомагає вирішувати подібні просторові та соціальні конфлікти на етапі планування проєкту;

7. У підрозділі 4.4 (стор. 157-163) обґрунтовується застосування гібридної методології Waterfall-Scrumban. З точки зору життєвого циклу проєкту, може виникнути неузгодженість між жорстко спланованими на етапі Waterfall вимогами та гнучкими рішеннями, що приймаються на етапі Scrumban. Бажано було б зазначити механізми контролю змін щодо мінімізації ризику виникнення зазначеної неузгодженості.

Офіційний опонент – доктор економічних наук, професор, **ЛОЖАЧЕВСЬКА Олена Михайлівна**, завідувач кафедри менеджменту Національного транспортного університету надала позитивний відгук із зауваженнями:

1. У тексті дисертації використовуються терміни «сталість» та «стійкість». Було б доцільно на початку роботи дати чітке визначення та розмежування цих понять в контексті транспортних систем, щоб уникнути неоднозначності у їх трактуванні;

2. На рисунку 4.1 (стор. 149) представлена складна схема, що ілюструє застосування проєктного підходу при модернізації ОДР. Можливо, варто було б розбити її на кілька простіших логічних блоків або додати більш детальний текстовий опис кожного елемента для полегшення її сприйняття;

3. В деяких місцях, наприклад, при описі математичних моделей, зустрічаються надто складні синтаксичні конструкції. Спрощення речень могло б покращити читабельність тексту без втрати наукової точності;

4. Структура розділу 4 є дуже детальною. Можливо, варто було б узагальнити деякі підпункти (наприклад, 4.5.1-4.5.7) під більш загальними заголовками, щоб покращити загальну структуру розділу;

5. У дослідженні обґрунтовується перехід до принципів сталої мобільності. Певний інтерес представляє потенційний конфлікт між стратегічними цілями сталої мобільності (наприклад, пріоритет громадського транспорту) та поточними потребами економіки міста (наприклад, забезпечення швидкого руху комерційного

транспорту). Доцільно було б показати, як запропонована модель управління допомагає вирішувати цей конфлікт;

6. У роботі запропоновано математичні моделі для оптимізації проєктів модернізації за індексами сталості та модернізації. Проте, було б доцільно доповнити дослідження методикою проведення комплексного техніко-економічного обґрунтування або аналізу витрат-вигод (Cost-Benefit Analysis) для запропонованих проєктів, що дозволило б менеджерам більш переконливо доводити доцільність інвестицій перед фінансовими установами та органами влади;

7. Дисертаційна робота фокусується на підвищенні ефективності транспортної системи населених пунктів. Бажано було б зазначити заходи з модернізації ОДР, які впливають на суміжні економічні сфери населеного пункту, зокрема на розвиток бізнесу вздовж транспортних коридорів, ринок нерухомості та міську логістику (наприклад, «останню милю» доставки);

8. В рамках дисертаційного дослідження було б доцільно розглянути можливості залучення приватного капіталу через механізми державно-приватного партнерства для фінансування проєктів діджиталізації ОДР, а також ризики та переваги такого підходу.

Офіційний опонент – доктор технічних наук, професор, **ЗАЧКО Олег Богданович**, професор кафедри права та менеджменту у сфері цивільного захисту факультету пожежної та техногенної безпеки Львівського державного університету безпеки життєдіяльності Державної служби України з надзвичайних ситуацій надав позитивний відгук із зауваженнями:

1. У розділах 2 та 3 уведена значна кількість змінних та параметрів для математичних моделей. Для зручності читача та швидкого доступу до визначень було б корисним на початку кожного з цих розділів навести зведену таблицю усіх умовних позначень, що використовуються у представлених у дисертаційному дослідженні моделях;

2. Дисертація містить дев'ятнадцять додатків, що свідчить про великий обсяг опрацьованого матеріалу. Однак, деякі дані, наприклад, узагальнююча Таблиця Н «Рівні управління...» (стор. 240), мають високу концептуальну цінність. Можливо, варто було б розглянути можливість інтеграції її скороченої версії безпосередньо до основного тексту Розділу 1 для більш кращої ілюстрації аналізу;

3. На рисунку 1.1 (стор. 55) представлена теплова карта населених пунктів за частотою їх включення до маршрутів автомобільних перевезень вантажів за даними бази замовлень Lardi-Trans. Легенда карти вказує на «Popularity (No Aggregation)». Для кращого розуміння, у підписі до рисунка або в тексті варто було б детальніше розшифрувати, за яким саме показником розраховується частота включення і що означає колірна градація розміщена на легенді до теплової карти;

4. Для більш кращої структуризації та сприйняття Розділу 4, варто було б на початку розділу 4 навести узагальнену дорожню карту або структурну схему модернізації, яка б візуально об'єднала всі запропоновані заходи в єдину логічну послідовність;

5. У роботі обґрунтовується доцільність застосування гібридної методології Waterfall-Scrumban для управління проєктами модернізації (підрозділ 4.4). Для

