

## **ВІДГУК**

офіційного опонента на дисертаційну роботу

**Корінь Мирослави Василівни**

**«Теоретико-методологічні аспекти розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонного співробітництва»**, яка подана до захисту в спеціалізовану вчену раду Д 64.820.05 Українського державного університету залізничного транспорту на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук за спеціальністю 08.00.03 – економіка та управління національним господарством

### **1. Актуальність теми дисертаційного дослідження**

На сучасному етапі розвитку світова економіка переживає глибокі трансформації, фундаментальне значення в яких мають процеси формування глобального транспортно-логістичного простору. Масштабні транспортні проекти, що реалізуються за ініціативи Китаю та ЄС і стосуються формування оптимальних транспортних маршрутів в європейсько-азіатському сполученні, виступають свого роду імпульсом економічного розвитку країн та їх включення в систему глобальних транспортних комунікацій.

Попри транзитне значення інфраструктури залізничного транспорту України в системі європейсько-азіатських транспортних комунікацій наразі має місце проблема погіршення використання транзитного потенціалу українських залізниць та втрати обсягів найбільш рентабельного виду залізничних перевезень. З одного боку, причиною цього є незадовільний стан інфраструктури українських залізниць, що не дозволяє підтримувати на високому рівні стандарти транспортно-логістичного обслуговування. З іншого, втрати обсягів транзитних вантажів зумовлені і наявністю технічних бар'єрів, викликаних експлуатаційною несумісністю з залізницями ЄС.

Сьогодні інтегруючись в Європу АТ «Укрзалізниця» має не лише підтримувати структурно-організаційні перетворення в галузі, але й реалізувати стратегічні для відновлення транзитного статусу українських залізниць проекти розвитку інфраструктури, розвиваючи співробітництво з транскордонними регіонами. Адже поглиблення співробітництва з транскордонними регіонами означає не лише покращення транспортного сполучення, а й можливість отримання доступу АТ «Укрзалізниця» до ресурсів європейських країн. Зазначене підтверджує актуальність дисертаційного дослідження Корінь М.В., яка присвятила його розробленню теоретико-методологічних засад, методичних підходів і практичних рекомендацій щодо розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах активізації процесів транскордонної співпраці з метою забезпечення її структурно-технологічної трансформації і конвергентності параметрів функціонування в рамках транскордонних регіонів.

Дисертація виконувалася відповідно до основних положень

Стратегічного плану розвитку залізничного транспорту України на період до 2020 року (затверджено наказом Міністерства інфраструктури України від 21 грудня 2015 р. № 547), Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року (затверджена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р), Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки (затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 р. № 1390), Державної програми розвитку транскордонного співробітництва на 2016-2020 роки (затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 23 серпня 2016 р. № 554).

Наукові результати і висновки дисертаційного дослідження є складовою розробок Харківського національного університету будівництва та архітектури в межах науково-дослідної роботи кафедри економіки за темами «Актуальні проблеми та напрями розвитку потенціалу соціально-економічних систем в умовах конкуренції» (номер державної реєстрації 0115U001897), де автором обґрунтовано напрями суб'єктно-інституційного забезпечення процесів кластеризації; «Проблеми адаптації соціально-економічних систем до екзогенних змін» (номер державної реєстрації 0118U001941), де автором ідентифіковано інфраструктурні асиметрії розвитку залізничного транспорту України як учасника загальноєвропейської транспортної мережі.

Теоретичні положення дисертаційної роботи використано при виконанні наукових досліджень Української інженерно-педагогічної академії за темою «Управління розвитком суб'єктів господарювання на засадах інноваційної економіки» (номер державної реєстрації 0119U000326), де автором систематизовано детермінанти нівелювання наявних інфраструктурних асиметрій розвитку залізничного транспорту.

## **2. Ступінь обґрунтованості наукових положень, висновків і рекомендацій**

Аналіз поданої до захисту дисертації, автореферату та публікацій дисертанта дозволяє дійти до висновку щодо наукової обґрунтованості і достовірності викладених у них результатів, що забезпечується за рахунок актуалізації вибору та творчого використання наукових підходів, чіткого визначення об'єкту та предмету дослідження, мети і завдань дисертаційної роботи, системного вивчення та узагальнення результатів наукових розробок вітчизняних і зарубіжних фахівців з питань розвитку інфраструктури і транскордонного співробітництва, логічного викладення та аргументованого подання отриманих наукових результатів, ретельного вибору та критичного осмислення значної кількості літературних джерел.

Підтвердженням наукової обґрунтованості та достовірності результатів дисертаційної роботи є впровадження її положень в практичну діяльність

підприємств залізничного транспорту, а також апробація на міжнародних науково-практичних конференціях.

Структура дисертації є логічною, в ній чітко визначена теоретична, методологічна та практична складові. Зміст роботи повною мірою розкриває встановлену науково-прикладну проблему.

Про значний рівень обґрунтованості положень дисертації дозволяють стверджувати нижче зазначені її теоретичні та прикладні розробки, пропозиції і висновки.

У першому розділі «Інфраструктурні асиметрії розвитку залізничного транспорту України в умовах формування глобального транспортно-логістичного ринку» вивчено особливості реалізації глобальних інфраструктурних проєктів, проаналізовано тенденції розвитку залізничного транспорту України, ідентифіковано інфраструктурні асиметрії розвитку галузі як учасника загальноєвропейської транспортної мережі.

В роботі автором приділяється значна увага аналізу глобальних інфраструктурних проєктів розвитку, що реалізуються за ініціативи Китаю та країн ЄС, та наводяться не лише конкретні приклади проєктів модернізації та розвитку інфраструктури залізничного транспорту, а й вивчаються особливості їх фінансування (стор. 42-69).

Цілком логічним є звернення дисертанта до тих структурно-організаційних змін, що наразі мають місце на залізничному транспорті України. На основі вивчення ключових положень програми реформування та встановлення стратегічних цілей розвитку кожної бізнес-вертикалі управління АТ «Укрзалізниця» (стор. 69-77) дисертантом визначено позитивні і негативні наслідки реалізації реформ, що впливають як на діяльність галузі та інфраструктури, зокрема, так і на соціально-економічний стан країни в цілому (стор. 78-81).

Для встановлення відповідностей тенденцій розвитку залізничного транспорту України тим закономірностям, що мають місце в європейській системі транспортно-логістичного обслуговування, дисертантом проведено аналіз основних показників діяльності українських залізниць (стор. 82-105). Це дозволило автору виявити існування інфраструктурних асиметрій розвитку залізничного транспорту України як учасника загальноєвропейської транспортної мережі, що відображують дивергентність стану і параметрів його функціонування. Інфраструктурні асиметрії дисертантом розглянуто в розрізі експлуатаційно-сервісної, науково-виробничої та соціальної складових інфраструктури залізничної галузі (стор. 105-107) і на основі цього зроблено висновок про необхідність їх нівелювання. Вивчення ключових положень програми створення Транс'європейської транспортної мережі та виявлення можливостей для розвитку АТ «Укрзалізниця» у рамках ініційованої країнами ЄС політики Східного партнерства (стор. 108-109) дозволило дисертанту обґрунтувати доцільність реалізації інфраструктурних

проектів розвитку залізничного транспорту з метою нівелювання наявних інфраструктурних асиметрій на засадах транскордонної співпраці.

У другому розділі «Концептуальні основи розвитку інфраструктури залізничного транспорту України в умовах транскордонного співробітництва» автором акцентується увага на теоретичних аспектах розвитку інфраструктури залізничного транспорту України в умовах транскордонного співробітництва. З цією метою автором вивчено теоретичні основи транскордонного співробітництва та визначено дане поняття з точки зору процесу розширення зв'язків не лише в рамках територіально наближених прикордонних регіонів, а й між економічними об'єднаннями й суб'єктами різних рівнів управління і галузями економіки з метою реалізації спільних угод, проектів і програм у стратегічно важливих сферах економічної діяльності (стор. 114-120). Ґрунтуючись на існуючих підходах до класифікації транскордонного співробітництва, удосконалено класифікацію видів транскордонного співробітництва залізничного транспорту за рахунок її доповнення такими ознаками, як тривалість реалізації проектів, форма реалізації співробітництва, характер зв'язків, групи проектів стратегічної транскордонної співпраці залізничного транспорту (стор. 120). Окрім того, дисертантом встановлено ефекти розвитку транскордонної співпраці залізниць, що мають комплексний і галузевий характер (стор. 130-131), і на основі цього систематизовано детермінанти нівелювання наявних інфраструктурних асиметрій розвитку залізничного транспорту. Особливістю запропонованої автором систематизації є виділення факторів мікро-, мезо- та макрорівня і їх розподіл на структурно-організаційні, науково-технічні, фінансово-економічні, еколого-енергетичні та соціально-культурні (стор. 134-139).

Звернення дисертанта до предметно-цільового змісту категорії «інфраструктура» дозволило автору навести характерні особливості інфраструктури (стор. 149), а також надати визначення поняттю «розвиток інфраструктури залізничного транспорту», встановити її суб'єктно-компонентний склад та систему принципів (стор. 152-155). Встановлений взаємозв'язок пріоритетів розвитку інфраструктури залізничного транспорту з цілями-цінностями соціально-економічного зростання транскордонних регіонів (стор. 156-158) дозволив дисертанту визначитися з напрямками розвитку інфраструктури АТ «Укрзалізниця» у межах транскордонного регіону (стор. 158-159).

Автором здійснюється акцент на необхідності встановлення існуючого рівня потенціалу залізничного транспорту щодо можливості реалізації проектів розвитку інфраструктури в межах транскордонних регіонів. З цією метою дисертантом проведено оцінювання та зроблено висновок щодо слабкої спроможності галузі самостійно забезпечити реалізацію проектів розвитку інфраструктури і необхідності розширення науково-виробничого, інвестиційного та кадрового співробітництва з транскордонними регіонами

(стор. 164-176; 494-500). Розроблено концептуальні положення розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонного співробітництва, що встановлюють цілі і завдання, визначають систему інструментів сприяння розширенню транскордонних зв'язків АТ «Укрзалізниця» з метою формування сприятливого інституційного середовища транскордонної співпраці, стимулювання інноваційно-технологічного розвитку та інтенсифікації транскордонної науково-виробничої кооперації, підвищення ефективності проєктного управління та результативності транскордонних інфраструктурних проєктів розвитку залізниць (стор. 176-183).

Положення третього розділу дисертації спрямовані на формування інституційного базису розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонної співпраці. З метою обґрунтування необхідності узгодження і зближення інституційно-правового поля співпраці залізниць у транскордонних регіонах дисертантом проведено дослідження сформованого наразі в Україні інституційного базису транскордонного співробітництва, що дозволило визначити інституційні деформації, які зумовлюють дисфункціональність інституту транскордонної співпраці (стор. 212-215). Автор справедливо вказує на те, що наразі питання участі залізничного транспорту в якості суб'єкта відносин у сфері транскордонної співпраці залишається неврегульованим. Для подолання наявних інституційних деформацій дисертантом розроблено модель забезпечення конвергентності інституційних засад розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонної співпраці (стор. 217-224).

Автор вказує на необхідність координації процесів транскордонного співробітництва залізничного транспорту в питаннях розвитку інфраструктури на державному рівні, пропонуючи створення координаційного відділу з питань розвитку транскордонного співробітництва залізничного транспорту. Розкриття функціонального призначення даного відділу дозволило дисертанту сформулювати й механізм управління процесами реалізації проєктів розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонної співпраці (стор. 236-239; 241-243).

Відповідно до пріоритетних напрямів транскордонного співробітництва залізниць у сфері реалізації інфраструктурних проєктів автором визначено інструменти за векторами державної політики регулювання і стимулювання процесів їх виконання (стор. 252-257).

У четвертому розділі «Організаційні аспекти розвитку науково-виробничої інфраструктури залізничного транспорту на засадах транскордонного співробітництва» автор звертається до проблеми підвищення ефективності діяльності науково-виробничої інфраструктури АТ «Укрзалізниця». Ґрунтуючись на тому, що інфраструктурні проєкти потребують інновацій, дисертант з огляду на встановлений поелементний

склад науково-виробничої інфраструктури залізничного транспорту (стор. 267-269) та її існуюче становище, пропонує управління розвитком даної складової інфраструктури галузі розглядати з позиції забезпечення її інноваційної конвергентності на основі залучення технологій, ресурсів і компетенцій підприємств-партнерів з транскордонних регіонів. Для цього автором за ознакою забезпечення інноваційної конвергентності науково-виробничої інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонної співпраці розроблено стратегічні альтернативи розвитку, які передбачають вибір одного із варіантів розвитку: ліквідацію, збереження в існуючому стані та інноваційну трансформацію її ключових елементів (стор. 274-278).

З метою забезпечення інноваційної трансформації науково-виробничої інфраструктури залізничного транспорту автором приділяється увага висвітленню особливостей і світової практики створення локалізованого виробництва (стор. 283-286). На цій основі дисертантом визначено мотиваційні фактори, що визначають доцільність локалізації для реалізації інфраструктурних проєктів у транскордонних регіонах (стор. 287), а також виділено ступені і етапи локалізації, що розрізняються пріоритетами та рівнем зрілості співпраці (стор. 288-290).

Викликають науковий інтерес ті пропозиції автора, що стосуються створення галузевого центру сприяння локалізації (стор. 291-294). Як зазначає дисертант, його створення дозволить задовольнити потреби залізничного транспорту в інноваційній продукції для реалізації інфраструктурних проєктів розвитку галузі за рахунок підтримки інноваційно-технологічних зв'язків та організації роботи філій, структурних підрозділів і підприємств з освоєння і виробництва інновацій.

В роботі також автор вказує на необхідність оцінювання рівня локалізації виробництва для реалізації проєктів розвитку інфраструктури залізничного транспорту в рамках транскордонних регіонів. З цією метою автором пропонується методика, яка ґрунтується на концепції життєвого циклу інфраструктурного проєкту і передбачає поетапний розрахунок інтегрального показника, що враховує рівень локалізації виробництва на кожній фазі його реалізації (стор. 310-314). Саме ці теоретико-методичні положення щодо розвитку локалізованого виробництва лягли в основу розкриття особливостей формування транскордонного науково-виробничого кластеру щодо сприяння реалізації проєктів розвитку інфраструктури залізничного транспорту (стор. 331-335).

У п'ятому розділі «Ресурсне забезпечення розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах поглиблення транскордонної співпраці» дисертантом, враховуючи ключову роль стейкхолдерів в реалізації проєктів, вивчено зміст процесів управління стейкхолдерами згідно з міжнародними і національними стандартами (стор. 351), а також визначено етапність управління зацікавленими особами інфраструктурного проєкту

розвитку залізничного транспорту в рамках транскордонного регіону (стор. 352). Удосконалена класифікація зацікавлених сторін проекту, що передбачає виділення груп стейкхолдерів за такими ознаками, як суб'єктна роль в управлінському рішенні, баланс інтересів, тип вимог конфліктних груп, тип діяльності конструктивних груп (стор. 354-357) стала підґрунтям для виділення дисертантом за напрямом діяльності груп зацікавлених сторін у реалізації проектів розвитку інфраструктури залізничного транспорту (стор. 358-359). Виходячи з того, що стейкхолдери можуть мати різний характер та ступінь впливу на проект, дисертант виділяє п'ять базових стратегій залучення стейкхолдерів відповідно до суб'єктної ролі, балансу інтересів, рівня вимог і їхньої участі в реалізації проекту (стор. 361). Для підвищення рівня взаємодії стейкхолдерів проекту розвитку інфраструктури в транскордонному регіоні автором розроблено модель спільного управління проектами розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонної співпраці (стор. 364-367).

Звертає увагу дисертант і на проблему інвестиційного забезпечення проектів розвитку інфраструктури залізничного транспорту. Розуміючи те, що реалізація інфраструктурних проектів пов'язана зі значною кількістю інфраструктурних ризиків, дисертант звертається до вивчення існуючих підходів до класифікації ризиків інфраструктурного проекту і на цій основі виділяє такі їх групи, як глобальні, транскордонні, національні, галузеві (стор. 386-388). Для прийняття рішення щодо інвестування в інфраструктурний проект та вибору альтернативних джерел дисертантом розроблено модель управління інвестиційним забезпеченням інфраструктурних проектів розвитку залізничного транспорту в умовах транскордонної співпраці (стор. 388-391), в якій на основі значень коефіцієнта інтегрованої ефективності інфраструктурних інвестицій проводиться вибір альтернативних стратегій інвестування, що передбачають використання інструментарію інвестиційної підтримки і мінімізації ризиків інфраструктурного проекту.

Справедливо автор вказує й на те, що наразі ключовою проблемою під час реалізації проекту розвитку інфраструктури залізничного транспорту може стати нестача кваліфікованих кадрів. Про це свідчить проведений автором аналіз факторів, що впливають на кадрову роботу і ефективність використання кадрового потенціалу залізниць (стор. 392-393; стор. 397-398), який і дозволив дисертанту визначити необхідність створення системи кадрового забезпечення розвитку інфраструктури залізничного транспорту у транскордонних регіонах (стор. 398-400). Дисертантом також встановлено ключові характеристики команди інфраструктурного проекту розвитку залізничного транспорту (стор. 403) та внесено пропозиції щодо підвищення індивідуальної мотивації її працівників за рахунок впровадження прогресивної шкали ставок доплат за статус працівника команди інфраструктурного проекту з урахуванням рівня його компетенцій

(стор. 404-406). Необхідність професійного розвитку і навчання команди проєкту обумовило звернення автора до характеристики змісту перспективних мережевих технологій навчання (стор. 412-413).

За сукупністю та рівнем викладення наукових положень дисертаційну роботу Корінь Мирослави Василівни можна оцінити як закінчене дослідження з вагомими науковими результатами, які є достатньо обґрунтованими та достовірними.

### **3. Наукова новизна отримана в дисертаційній роботі**

Представлена дисертаційна робота Корінь М.В. відзначається творчим характером та містить результати, що характеризуються науковою новизною.

Рівень наукової новизни положень, висновків і рекомендацій, отриманих у дисертаційній роботі, зведено до трьох груп результатів, які автор позначив у вступі дисертації та авторефераті, як здобуті вперше, удосконалені та ті, що отримали подальший розвиток:

I. Зокрема вперше:

- ідентифіковано інфраструктурні асиметрії розвитку залізничного транспорту України як учасника загальноєвропейської транспортної мережі, що відображують дивергентність стану і параметрів його функціонування в розрізі експлуатаційно-сервісної, науково-виробничої та соціальної складових інфраструктури залізничної галузі (стор. 105-107);

- визначено трикомпонентну систему інструментів сприяння розширенню транскордонних зв'язків з метою реалізації стратегічних для залізничної галузі інфраструктурних проєктів, а також розкрито цілі і завдання, розроблено алгоритм розвитку транскордонного співробітництва залізниць (стор. 176-183). Тим самим розроблено концептуальний базис розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонного співробітництва, що сприятиме створенню умов для забезпечення структурно-технологічної трансформації і конвергентності параметрів функціонування інфраструктури залізничного транспорту у транскордонних регіонах;

- встановлено етапи управління зацікавленими особами проєкту розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонної співпраці (підготовчий, аналітичний, стратегічно-управлінський, моніторингово-контрольний) (стор. 352), подано їх типологізацію за суб'єктною роллю в управлінських рішеннях проєкту (організатори, виконавці-постачальники, реципієнти, співорганізатори) (стор. 358-359) та розкрито базові стратегії залучення стейкхолдерів (стор. 361) і модель спільного управління інфраструктурними проєктами розвитку залізниць у рамках транскордонних регіонів (стор. 364-367). Це склало основу цілісної концепції управління зацікавленими особами проєкту розвитку



інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонної співпраці;

II. Серед результатів, що удосконалюють наукові засади розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонного співробітництва, варто виділити наступні:

- удосконалено теоретичні положення розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонного співробітництва шляхом уточнення змісту наукової категорії «розвиток інфраструктури залізничного транспорту», її суб'єктно-компонентного складу та системи принципів (стор. 152-155), встановлення взаємозв'язку пріоритетів розвитку з цілями-цінностями соціально-економічного зростання транскордонних регіонів (стор. 156-158), що дозволило визначитися зі стратегічними напрямками розвитку інфраструктури залізниць у межах транскордонних територій;

- сформовано модель забезпечення конвергентності інституційних засад розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонної співпраці, яка визначає суб'єкти й інструменти трансформації інституційних умов реалізації інфраструктурних проєктів у рамках транскордонних регіонів відповідно до загальноєвропейських норм і принципів регулювання механізмів транскордонної взаємодії та дозволяє подолати наявні інституційні деформації, що зумовлюють дисфункціональність інституту транскордонної співпраці (стор. 217-224);

- подано авторський підхід до управління розвитком науково-виробничої інфраструктури залізничного транспорту, що передбачає визначення стратегічних альтернатив розвитку науково-виробничої інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонної співпраці, які встановлені за ознакою забезпечення її інноваційної конвергентності і передбачають вибір одного із варіантів: ліквідацію, збереження в існуючому стані та інноваційну трансформацію ключових елементів науково-виробничої інфраструктури галузі (стор. 274-278);

- удосконалено теоретичні основи розвитку локалізованого виробництва у сфері реалізації інфраструктурних проєктів залізничного транспорту, які, на відміну від відомих, враховують мотиваційні фактори, що визначають доцільність локалізації для реалізації інфраструктурних проєктів у транскордонних регіонах (стор. 287), і передбачають виділення ступенів і етапів локалізації, що розрізняються пріоритетами та рівнем зрілості співпраці (стор. 288-290);

- запропоновано організаційно-методичний підхід щодо формування і розвитку локалізованого виробництва у сфері реалізації інфраструктурних проєктів на залізничному транспорті, який ґрунтується на створенні галузевого центру сприяння локалізації. Розкрито функції та напрями діяльності центру (стор. 291-294), визначено ключові етапи та процедуру реалізації інфраструктурного проєкту на засадах локалізації (стор. 295-299), що дозволить підвищити ефективність виконання транскордонних проєктів

розвитку інфраструктури галузі і забезпечити освоєння виробництва високотехнологічної продукції філіями і підрозділами залізничного транспорту;

- удосконалено модель управління інвестиційним забезпеченням інфраструктурних проєктів розвитку залізничного транспорту (стор. 388-391), яка, на відміну від існуючих, ґрунтується на оцінюванні співвідношення величини інфраструктурних ризиків та обсягу інфраструктурних інвестицій і передбачає вибір альтернативних стратегій інвестування, що здійснюється з використання інструментарію інвестиційної підтримки і мінімізації ризиків інфраструктурного проєкту;

- розроблено систему кадрового забезпечення розвитку інфраструктури залізничного транспорту у транскордонних регіонах, яка враховує вплив факторів на кадрову роботу і ефективність використання кадрового потенціалу залізниць (стор. 392-393; стор. 397-398) і, на відміну від існуючих, включає комплекс технологій та інструментарію з підтримки ефективної роботи команди, вирівнювання ринку праці транскордонного регіону та створення дієвої системи професійного навчання (стор. 398-400).

III. Отримали подальший розвиток:

- класифікація транскордонного співробітництва залізничного транспорту, яка, на відміну від відомих, передбачає виділення його видів за такими ознаками, як тривалість реалізації проєктів, форма співробітництва, характер зв'язків, групи проєктів стратегічної транскордонної співпраці (стор. 120);

- систематизація детермінант нівелювання наявних інфраструктурних асиметрій розвитку залізничного транспорту, що, на відміну від існуючих, враховує переваги і можливості співробітництва в рамках транскордонних територій і передбачає поділ факторів на структурно-організаційні, науково-технічні, фінансово-економічні, еколого-енергетичні та соціально-культурні за мікро-, мезо- та макрорівнями (стор. 134-139);

- підхід до державного регулювання і стимулювання розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонної співпраці, що, на відміну від існуючих, враховує пріоритетні напрями транскордонного співробітництва залізниць у сфері реалізації інфраструктурних проєктів і передбачає виділення інструментів за векторами державної політики регулювання і стимулювання процесів їх виконання (інституційно-регуляторні, бюджетно-податкові, митно-тарифні, фінансово-інвестиційні, інформаційно-консультативні) (стор. 252-257);

- методичний підхід до оцінювання рівня локалізації виробництва для реалізації проєктів розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонної співпраці, який ґрунтується на концепції життєвого циклу інфраструктурного проєкту і, на відміну від відомих, передбачає поетапний розрахунок інтегрального показника, що враховує рівень

локалізації виробництва на кожній фазі його реалізації (стор. 310-314).

#### **4. Практичне значення отриманих результатів дослідження**

Розробки та рекомендації дисертаційної роботи є теоретико-методологічним базисом та інструментарієм забезпечення розвитку інфраструктури залізничного транспорту України в умовах активізації процесів транскордонної співпраці, що сприятиме її структурно-технологічній трансформації і конвергентності параметрів функціонування в рамках транскордонних регіонів.

Практичне значення отриманих результатів полягає в тому, що обґрунтовані в дисертації методичні підходи, теоретичні висновки і практичні рекомендації можуть бути використані у процесі розвитку інфраструктури залізничного транспорту України, що дозволить забезпечити його повноцінну участь у системі Транс'європейських транспортних комунікацій.

Результати дисертаційного дослідження отримали практичне застосування. Зокрема пропозиції щодо створення системи кадрового забезпечення розвитку інфраструктури залізничного транспорту в транскордонних регіонах були використані і враховані в діяльності ВП «Конотопська дистанція колії» Регіональної філії «Південно-Західна залізниця» АТ «Українська залізниця» (акт впровадження № 201/н від 20 лютого 2019 р.); концептуальні положення розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонного співробітництва використовуються в роботі Департаменту економіки і міжнародних відносин Харківської обласної державної адміністрації (акт впровадження № 194/05 від 15 травня 2019 р.); рекомендації щодо управління інвестиційним забезпеченням інфраструктурних проєктів розвитку залізничного транспорту застосовуються в діяльності ВП «Куп'янська дирекція залізничних перевезень» Регіональної філії «Південна залізниця» АТ «Українська залізниця» (акт впровадження № 907/к від 12 грудня 2018 р.); організаційно-методичний підхід щодо формування і розвитку локалізованого виробництва у сфері реалізації інфраструктурних проєктів на залізничному транспорті впроваджено в діяльність ВП «Харківська дистанція колії» Регіональної філії «Південна залізниця» АТ «Українська залізниця» (акт впровадження № 416 від 17 квітня 2019 р.); положення щодо управління зацікавленими особами проєкту розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонної співпраці використані і враховані в діяльності ВП «Люботинська колійна машинна станція» Регіональної філії «Південна залізниця» АТ «Українська залізниця» (акт впровадження № 207/к від 04 квітня 2019 р.).

Теоретичні та практичні розробки, запропоновані в дисертації, використовуються в навчальному процесі Українського державного університету залізничного транспорту при викладанні дисциплін

«Економіка залізничного транспорту», «Економіка підприємства», «Стратегічне управління підприємством», «Регіональна економіка», «Економіка праці та соціально-трудова відносини», «Забезпечення конкурентоспроможності підприємств» і при виконанні випускних робіт магістрів, що підтверджується актом впровадження від 19 березня 2019 р.

## **5. Оцінка повноти викладення дослідження в опублікованих роботах**

Теоретичні положення та методичні рекомендації, викладені в дисертації, знайшли достатнє висвітлення в опублікованих за темою дослідження наукових працях. Основні положення і висновки дисертаційної роботи викладено в 56 наукових працях, серед яких 1 одноосібна монографія та 3 колективних монографії, 19 статей у наукових фахових виданнях, що входять до наукометричних баз даних, 1 стаття в зарубіжному науковому виданні (входить до наукометричних баз даних), 1 стаття в іншому виданні, 31 теза доповідей на науково-практичних конференціях. Загальний обсяг наукових праць складає 38,5 друк. арк., з них особисто автору належать 36,8 друк. арк.

Кількість праць у повній мірі відповідає вимогам до публікації основних положень дисертації на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук. Основні наукові положення, висновки та результати дисертаційної роботи були оприлюднені автором на міжнародних науково-практичних конференціях. Автореферат відображає основний зміст дисертації та містить лише ті положення та висновки, які висвітлені у дисертаційній роботі.

## **6. Структура та зміст дисертаційної роботи**

Дисертаційна робота Корінь М.В. складається зі вступу, п'яти розділів, загальних висновків, додатків, списку використаних джерел.

Загальний обсяг роботи становить 524 сторінки, у т. ч. основний текст займає 369 сторінок. Матеріали дисертації проілюстровано 75 рисунками, 40 таблицями та містять 13 додатків. Список використаних джерел налічує 553 найменування.

Логіка дисертаційного дослідження підпорядкована поставленій меті та завданням, визначає структуру роботи. Структура дисертаційної роботи узгоджується з назвою, метою та завданнями дослідження, її оформлення відповідає чинним вимогам, наукові положення викладено конкретно, логічно, висновки і рекомендації ґрунтуються на результатах авторських досліджень проблеми.

## **7. Дискусійні положення та зауваження до роботи**

Слід відзначити достатньо високий рівень теоретичних та прикладних досліджень виконаних в роботі, але необхідно вказати, що мають місце

деякі недоліки та дискусійні питання. Основні з них зводяться до такого:

1. Позитивно характеризує роботу проведений дисертантом детальний аналіз тих транспортних ініціатив, що підтримуються Китаєм та країнами ЄС в рамках реалізації проєкту «Один пояс – один шлях» та програми формування Транс'європейської транспортної мережі. Однак потребує пояснення чому розвиток інфраструктури залізничного транспорту дисертантом розглядається в аспекті поглиблення співпраці з країнами ЄС і не приділяється увага висвітленню потенціалу співробітництва в рамках проєкту «Один пояс – один шлях».

2. Потребує пояснення така логіка побудови дисертації, згідно з якою автором спочатку ідентифіковано інфраструктурні асиметрії, а лише у другому розділі розкрито теоретичні основи розвитку інфраструктури.

3. На стор. 120 дисертації автором однією з класифікаційних ознак удосконаленої класифікації транскордонного співробітництва залізничного транспорту визначено «групи проєктів стратегічної транскордонної співпраці». Робота виглядала б значно краще якби дисертантом в межах кожної з виділених груп було наведено конкретні приклади інфраструктурних проєктів.

4. На рис. 2.7 стор. 159 автором визначено напрями розвитку інфраструктури залізничного транспорту у межах транскордонного регіону. Однак, поза увагою дисертанта залишилися напрями розвитку її соціальної складової.

5. Однією зі стратегічних альтернатив у рамках запропонованого дисертантом концептуального підходу до управління розвитком науково-виробничої інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонної співпраці визначено ліквідацію (стор. 277, рис. 4.7). Доцільно було б пояснити у якому випадку можлива реалізація такої стратегії.

6. Розкриваючи на стор. 388-391 модель управління інвестиційним забезпеченням інфраструктурних проєктів розвитку залізничного транспорту в умовах транскордонної співпраці, доцільно було не лише зазначити інструменти мінімізації ризиків та інвестиційної підтримки, а й охарактеризувати зміст наведених інструментів.

7. Потребує пояснення авторське розуміння змісту вирівнювання ринку праці транскордонного регіону (стор. 399, рис. 5.11).

8. Цікавими з наукової точки зору є пропозиції дисертанта щодо впровадження прогресивної шкали ставок доплат за статус працівника команди інфраструктурного проєкту з урахуванням рівня його компетенцій (стор. 404-406). Однак можливість практичного застосування даних пропозицій наразі обмежується відсутністю в галузі конкретної методики оцінювання рівня компетенцій.

Зазначені зауваження не знижують загальний досить високий науковий рівень дисертаційної роботи.

## 8. Загальний висновок

В цілому в роботі слід визначити виконаними вимоги, що ставляться до дисертації на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук. Актуальність теми обґрунтовано, мету, завдання та предмет дослідження чітко визначено. Висновки і рекомендації, які сформульовані автором, відзначаються науковою новизною і мають практичну значущість.

Належний науково-теоретичний рівень, аргументованість і достовірність отриманих висновків і рекомендацій, ступінь наукової новизни дають підстави для висновку, що дисертація Корінь Мирослави Василівни на тему «Теоретико-методологічні аспекти розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонного співробітництва» відповідає вимогам пунктів 9, 10, 12, 13, 14 «Порядку присудження наукових ступенів і присвоєння вченого звання старшого наукового співробітника», затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 21 липня 2013 р. № 567, а тому її автор заслуговує на присудження наукового ступеня доктора економічних наук за спеціальністю 08.00.03 – економіка та управління національним господарством.

### Офіційний опонент

доктор економічних наук, професор,  
професор кафедри економіки,  
маркетингу та бізнес-адміністрування  
Державного університету  
інфраструктури та технологій

ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ  
ІНФРАСТРУКТУРИ ТА ТЕХНОЛОГІЙ  
Підпис: *Ейтутіс Г. Д.*  
Засвідчує: *Засвідчує*

*Ейтутіс*  
Ейтутіс Г. Д.

*Відгук отримано  
спеціалізованою вченою радою  
Д64.820.05 08 травня 2019 року  
Членки секретар спеціалізованої  
вченої ради Д64.820.05  
*Чорнобровна І. В.**