

ВІДГУК

офіційного опонента доктора економічних наук, професора

КРИВОРУЧКО ОКСАНИ МИКОЛАЇВНИ

на дисертаційну роботу

КОРІНЬ МИРОСЛАВИ ВАСИЛІВНИ

«Теоретико-методологічні аспекти розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонного співробітництва»,

подану до захисту на здобуття наукового ступеня

доктора економічних наук

за спеціальністю 08.00.03 – економіка та управління національним господарством

Дисертація представлена на 524 сторінках, в тому числі анотації (11 сторінок) та список публікацій здобувача за темою дисертації (10 сторінок). Матеріали дисертації проілюстровані 75 рисунками (16 з яких займають повні сторінки) і 40 таблицями (9 таблиць займають 13 повних сторінок) та містить 13 додатків на 38 сторінках, 63 сторінки – список використаних джерел із 553 найменувань. Обсяг основного тексту дисертації складає 369 сторінок.

Автореферат представлений на 40 сторінках (без урахування анотацій), містить 12 рисунків (3 з яких займають повні сторінки), список опублікованих автором праць за темою дисертації із 56 найменувань.

1. *Актуальність теми дисертації та її зв'язок з науковими програмами, планами, темами*

За сучасних умов функціонування залізничного транспорту України розвиток інфраструктури і євроінтеграція є головними і незмінними пріоритетами. Подальша розбудова та поглиблення взаємовідносин між Україною та ЄС, що здійснюються на принципах політичної асоціації та економічної інтеграції, сприятиме впровадженню кращих європейських стандартів у сфері інфраструктури. Інтеграція в ЄС означає для залізничного транспорту можливість поглиблення співпраці з транскордонними регіонами як для залучення їх досвіду у питаннях реалізації проектів розвитку інфраструктури залізниць, так і отримання доступу до інноваційних розробок і технологій європейських країн.

Вирішення проблем функціонування залізничного транспорту України, пов'язаних з втратою його конкурентних позицій на ринку перевезень, низькою якістю послуг залізниць, прогресуючим старінням об'єктів залізничної інфраструктури, невідповідністю параметрів її функціонування європейським стандартам транспортно-логістичного обслуговування, можливе шляхом реалізації масштабних інфраструктурних проектів, орієнтованих на забезпечення інтероперабельності з залізницями ЄС,

впровадження швидкісного руху та в цілому підвищення рівня транспортно-логістичного обслуговування.

Сучасна теорія та практика забезпечення розвитку інфраструктури підприємства та залізничного транспорту накопичила багатий науковий базис та практичний досвід. Але теоретичні та методологічні питання щодо забезпечення розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах активізації процесів транскордонної співпраці залишаються невирішеними: відсутні концепції розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонного співробітництва, недосконалі механізми та інструментарій підтримки науково-виробничої, інвестиційної, кадрової співпраці залізниць у рамках транскордонних регіонів і моделей управління взаємовідносинами зі стейкхолдерами інфраструктурного проекту тощо. В зв'язку з цим тема дисертаційного дослідження, що присвячена розробці теоретичних положень, методологічного та методичного забезпечення розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах активізації процесів транскордонної співпраці, є актуальною.

Актуальність теми також підтверджується тим, що основні результати і рекомендації, що наведені в дисертації, розроблені 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); в рамках наукових досліджень Харківського національного університету будівництва та архітектури за темами «Актуальні проблеми та напрями розвитку потенціалу соціально-економічних систем в умовах конкуренції» (номер державної реєстрації 0115U001897); «Проблеми адаптації соціально-економічних систем до екзогенних змін» (номер державної реєстрації 0118U001941); Української інженерно-педагогічної академії за темою «Управління розвитком суб'єктів господарювання на засадах інноваційної економіки» (номер державної реєстрації 0119U000326).

Мета дисертаційної роботи відповідає темі дослідження. Поставлені задачі розвивають перелік завдань, які необхідно вирішити для досягнення поставленої мети. Об'єкт і предмет дослідження визначені вірно.

2. Ступінь, обґрунтованість наукових положень, висновків і рекомендацій, їх достовірність і новизна

Аналіз дисертаційної роботи дозволив встановити такі основні наукові положення, висновки і рекомендації, що відрізняються новизною і

дозволяють присвоїти дисертанту науковий ступінь доктора економічних наук.

1. Вперше ідентифіковано інфраструктурні асиметрії розвитку залізничного транспорту України як учасника загальноєвропейської транспортної мережі, які не відповідають тенденціям розвитку європейського ринку транспортно-логістичного обслуговування і стримують інтеграцію українських залізниць у ЄС (С. 105-107).

На підставі аналізу стану реалізації реформ на залізничному транспорті, встановлення особливостей організаційно-структурних перетворень управління інфраструктурою (С. 78-81), основних показників діяльності українських залізниць (С. 82-105) ідентифіковано інфраструктурні асиметрії розвитку залізничного транспорту України як учасника загальноєвропейської транспортної мережі.

У якості основних інфраструктурних асиметрії виділено: експлуатаційна несумісність з залізницями ЄС; критичний стан колійної інфраструктури, ремонтної бази, засобів діагностики і ремонту; низька пропускна здатність залізничних ділянок; високий рівень зносу об'єктів електропостачання і СЦБ, низький рівень електрифікації залізниць, недостатня кількість транспортно-логістичної інфраструктури; обмежений портфель послуг, низький рівень впровадження інтегрованих інформаційно-комунікаційних технологій і систем та ін.

2. Класифікація транскордонного співробітництва залізничного транспорту (с. 120).

Транскордонне співробітництво розглядається як процес налагодження зв'язків у рамках не лише територіально наближених прикордонних регіонів, але й економічних об'єднань і суб'єктів різних рівнів управління з метою реалізації спільних угод, проектів і програм у стратегічно важливих сферах економічної діяльності.

Виходячи з особливостей реалізації транскордонного співробітництва і сучасних умов функціонування залізничного транспорту класифікацію транскордонного співробітництва доповнено такими ознаками: 1) тривалість реалізації проектів: одноразове, тривале; 2) форма реалізації співробітництва: транспортне сполучення, віртуальна взаємодія, локалізація виробництва; 3) характер зв'язків: формальний, неформальний; 4) групи проектів стратегічної транскордонної співпраці залізничного транспорту: проекти розвитку вантажних перевезень і логістики, проекти розвитку пасажирських перевезень, проекти розвитку інфраструктури, проекти розвитку послуг тяги, проекти розвитку виробництва і сервісу.

3. Теоретичні положення розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонного співробітництва (С.152-158).

В дисертації на підставі встановлення сутності поняття «інфраструктура» та аналізу базових положень транскордонної співпраці та інтеграції, принципів

управління якістю процесів розвитку інфраструктури, з метою подолання наявних інфраструктурних асиметрій залізничного транспорту обґрунтовано такі теоретичні положення:

- інноваційно-технологічне партнерство залізниць, регіональних і місцевих органів влади, бізнесу, що ґрунтується на взаємній підтримці та стимулюванні процесів реалізації спільних інфраструктурних проектів в транскордонних регіонах;
- забезпечення структурно-технологічних трансформацій і конвергенції рівня розвитку інфраструктури залізниць транскордонних регіонів шляхом локалізації інноваційних виробництв у регіонах співробітництва;
- взаємозв'язок між цілями-цінностями соціально-економічного розвитку регіонів-партнерів і пріоритетами розвитку інфраструктури залізниць як стимул активізації процесів розвитку інфраструктури.

4. Нова концепція розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонного співробітництва (С. 176-183).

В дисертації вперше розроблена концепція розвитку інфраструктури залізничного транспорту як сукупність керівних ідей щодо формування сприятливого інституційного середовища транскордонної співпраці, стимулювання інноваційно-технологічного розвитку та інтенсифікацію транскордонної науково-виробничої кооперації, підвищення ефективності проектного управління та результативності транскордонних інфраструктурних проектів розвитку залізниць.

Запропонована концепція містить цілі, стратегічні орієнтири та механізми їх реалізації у відповідності з особливостями транскордонної співпраці та специфікою діяльності залізниць, алгоритм розвитку транскордонного співробітництва залізниць.

5. Модель забезпечення конвергентності інституційних засад розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонної співпраці (С. 217-224).

На підставі аналізу інструментарію забезпечення конвергентності інституційних засад розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонної співпраці удосконалено модель, яка ґрунтується на загальноєвропейських нормах і принципах регулювання механізмів транскордонної співпраці та встановлює суб'єкти і інструменти сприяння трансформації інституційних умов реалізації інфраструктурних проектів в рамках транскордонних регіонів.

6. Підхід до державного регулювання і стимулювання розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонної співпраці (С.252-257).

З метою створення ефективного інституційного підґрунтя для поглиблення транскордонного співробітництва і забезпечення виконання стратегічно важливих для галузі проектів розроблено підхід до державного

регулювання і стимулювання розвитку інфраструктури залізничного транспорту.

Цей підхід відрізняється врахуванням пріоритетних напрямів транскордонного співробітництва залізниць у сфері реалізації інфраструктурних проектів, виділенням інструментів за векторами державної політики регулювання і стимулювання процесів їх виконання (інституційно-регуляторні, бюджетно-податкові, митно-тарифні, фінансово-інвестиційні, інформаційно-консультативні).

7. Концептуальний підхід до управління розвитком науково-виробничої інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонної співпраці (С. 274-278).

Управління розвитком науково-виробничої інфраструктури залізничного транспорту розглядається на державному рівні та на рівні АТ «Укрзалізниця». На державному рівні передбачено формування правового поля транскордонного науково-виробничого співробітництва, удосконалення механізмів державного регулювання у сфері транскордонної науково-виробничої співпраці, трансферту та комерціалізації інновацій; удосконалення інструментарію державної підтримки науково-виробничих зав'язків, комунікацій (віртуальних) зі стейкхолдерами в рамках транскордонних регіонів.

На рівні АТ «Укрзалізниця» проводиться оцінювання наявного рівня розвитку науково-виробничої інфраструктури у розрізі її елементів на основі ключових показників їхнього функціонування, що дозволяє ідентифікувати недоліки і виявити чинників негативного впливу та виконується прогнозування напрямів розвитку науково-виробничої інфраструктури на основі вивчення тенденцій в транскордонних регіонах, що дозволяє встановити перспективи подальшого співробітництва.

Визначення стратегічних альтернатив розвитку науково-виробничої інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонної співпраці спрямоване на вибір одного із варіантів: ліквідацію, збереження в існуючому стані та інноваційну трансформацію ключових елементів науково-виробничої інфраструктури галузі.

8. Теоретико-методологічні положення локалізації виробництва: підґрунтя, мета та основи реалізації, організаційно-методичне забезпечення (С.287-299).

В дисертації на підставі аналізу світового досвіду створення локалізованих виробництв обґрунтовано систему мотиваційних факторів доцільності локалізації для реалізації інфраструктурних проектів у транскордонних регіонах(С. 287).

Виділено ступені і етапи локалізації, що розрізняються пріоритетами та рівнем зрілості співпраці (С. 288-290); розроблено організаційно-методичне забезпечення формування і розвитку локалізованого виробництва у сфері реалізації інфраструктурних проектів на залізничному транспорті.

Запропоновано створення галузевого центру сприяння локалізації, сформовано перелік функцій та напрямів діяльності (С. 291-294), визначено ключові етапи та процедуру реалізації інфраструктурного проекту на засадах локалізації (С. 295-299).

З метою реалізації положень локалізації виробництва удосконалено методичний підхід до оцінювання її рівня на підставі концепції життєвого циклу інфраструктурного проекту та інтегрального показника, що враховує рівень локалізації виробництва на кожній фазі його реалізації (С. 310-314).

9. Система теоретичних положень щодо створення та реалізації проектів розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонної співпраці на основі стейкхолдерського підходу.

В дисертації обґрунтовано використання сейкхолдерського підходу до забезпечення розвитку інфраструктури залізничного транспорту. Слід погодитись, що ефективна і стратегічно вивірена взаємодія зі стейкхолдерами дозволяє забезпечити краще управління ризиками та репутацією; об'єднати ресурси; комплексно оцінювати зовнішнє середовище бізнесу, включаючи розвиток ринків і визначення нових стратегічних можливостей; отримувати від стейкхолдерів інформацію, яка може призвести до вдосконалення якості проекту, сформувати довіру між залізничною компанією і її стейкхолдерами та ін.

В роботі визначено етапи управління зацікавленими особами проекту розвитку інфраструктури залізничного транспорту (С. 352), типологізація зацікавлених сторін за суб'єктною роллю в управлінських рішеннях проекту (С. 358-359), базові стратегії залучення стейкхолдерів (С. 361) і модель спільного управління інфраструктурними проектами розвитку залізниць у рамках транскордонних регіонів (С. 364-367).

10. Удосконалена модель інвестиційного забезпечення інфраструктурних проектів розвитку залізничного транспорту в умовах транскордонної співпраці (С. 388-391).

На підставі ґрунтового аналізу ризиків проектів розвитку інфраструктури залізничного транспорту, що реалізуються в рамках транскордонних регіонів (глобальних, транскордонних, національних, галузевих) розроблена модель інвестиційного забезпечення реалізації проектів розвитку інфраструктури залізничного транспорту. Запропонована модель передбачає вибір альтернативних стратегій інвестування, враховує значення коефіцієнту інтегрованої ефективності інвестицій в інфраструктуру, розкриває співвідношення величини ризиків та обсягу інвестицій.

Обґрунтовано перелік інструментів інвестиційної підтримки проектів розвитку інфраструктури залізничного транспорту, а саме: адміністративно-нормативні (покращення правового поля реалізації інвестиційної діяльності, транскордонного співробітництва, удосконаленні законів, кодексів, а також розробленні ліцензій, стандартів); фінансово-економічні (спрощення системи податків, надання пільг, преференцій, безпосередньо субсидювання

інфраструктурних проєктів, реалізацію цільових програм та відшкодування витрат за проєктами); інформаційно-комунікаційні інструменти (консультації, звітність, пропаганда, доступ до інформаційних баз, бенчмаркінг тощо).

11. Система кадрового забезпечення розвитку інфраструктури залізничного транспорту у транскордонних регіонах, яка враховує вплив факторів на кадрову роботу і ефективність використання кадрового потенціалу залізниць (С. 392-393; С. 397-398).

В роботі встановлено, що система кадрового забезпечення розвитку інфраструктури залізничного транспорту включає три складові: ефективна робота команди проєкту; професійний розвиток і навчання персоналу у сфері розвитку інфраструктури залізничного транспорт; вирівнювання ринку праці транскордонного регіону.

Для реалізації запропонованої системи визначено етапи кадрового забезпечення інноваційного розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонної співпраці (С.400); сформовано рекомендації щодо здійснення мотивації персоналу команди проєкту розвитку інфраструктури (С.406) та використання перспективних мережевих технологій навчання персоналу команди проєкту.

Запропонована система кадрового забезпечення, 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.

Окрім цього, в дисертації одержано ще ряд наукових результатів, що мають елементи наукової новизни, але є менш значимі.

Наукові положення, висновки та рекомендації, що містяться у дисертації, в достатній мірі обґрунтовані. Виконане дослідження, свідчить про широку і глибоку обізнаність дисертанта з науковими працями вітчизняних і зарубіжних вчених, в яких досліджуються проблеми розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах активізації процесів транскордонної співпраці.

Достовірність наукових положень, висновків і рекомендацій підтверджується належним рівнем обґрунтування та логікою викладення матеріалу.

Автор використав широкий спектр сучасних методів дослідження: порівняльного аналізу і графічного методу, систематизації і класифікації, системного підходу, моделювання, абстрагування і логічного аналізу, аналогії та екстраполяції, морфологічного аналізу, експертного та розрахунково-аналітичного методів та ін.

Кваліфіковане їх використання дозволило дисертанту зробити особистий внесок у формування теоретичних засад та науково-методичного забезпечення розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах активізації процесів транскордонної співпраці, довести рекомендації та пропозиції до рівня їх практичного використання.

Достовірність та обґрунтованість результатів роботи підтверджується їх апробацією на міжнародних науково-практичних конференціях та публікаціями у фахових наукових виданнях.

3. Теоретична цінність і практична значущість наукових результатів

В сукупності одержані результати дослідження вирішують важливу науково-прикладну проблему з формування і використання інструментарію 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. Це є значним досягненням для розвитку економіки та управління залізничним транспортом.

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.

Практичне значення результатів дослідження полягає у такому:

- організаційно-методичне забезпечення формування і розвитку локалізованого виробництва у сфері реалізації інфраструктурних проектів на залізничному транспорті;
- методичний підхід до оцінювання рівня локалізації виробництва на підставі концепції життєвого циклу інфраструктурного проекту та інтегрального показника, що враховує рівень локалізації виробництва на кожній фазі його реалізації;
- перелік інструментів інвестиційної підтримки проектів розвитку інфраструктури залізничного транспорту;
- система кадрового забезпечення інноваційного розвитку інфраструктури залізничного транспорту.

Результати дисертаційної роботи впроваджено в практичну діяльність: ВП «Конотопська дистанція колії» Регіональної філії «Південно-Західна залізниця» АТ «Українська залізниця» (акт впровадження № 201/н від 20 лютого 2019 р.); Департаменту економіки і міжнародних відносин Харківської обласної державної адміністрації (акт впровадження № 194/05 від 15 травня 2019 р.); ВП «Куп'янська дирекція залізничних перевезень» Регіональної філії «Південна залізниця» АТ «Українська залізниця» (акт впровадження № 907/к від 12 грудня 2018 р.); ВП «Харківська дистанція колії» Регіональної філії «Південна залізниця» АТ «Українська залізниця» (акт впровадження № 416 від 17 квітня 2019 р.); 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.

4. Оцінка повноти викладення наукових положень, висновків і рекомендацій в опублікованих працях

Основні результати дисертаційного дослідження опубліковані 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.

Основні теоретичні положення і практичні результати дисертаційної роботи висвітлювалися і обговорювалися на 31 міжнародних та всеукраїнських науково-практичних конференціях, серед яких: Актуальні проблеми формування та управління потенціалом підприємств в умовах інноваційно-інвестиційного розвитку (Харків, 2013); Актуальні питання організації та управління діяльністю підприємств у сучасних умовах господарювання (Харків, 2013-2018); Проблеми міжнародних транспортних коридорів та корпоративної логістики (Харків, 2014); Управління функціонуванням та розвитком економічних систем в умовах глобальних перетворень (Харків, 2014); Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте (Київ, 2014); Пріоритетні напрями економічної політики України на сучасному етапі (Харків, 2015); Міжнародні транспортні коридори та корпоративна логістика (Харків, 2015-2016); Функціонування економічних систем в умовах постіндустріального розвитку (Харків, 2015); Сучасні напрями розвитку економіки і менеджменту на підприємствах України (Харків, 2015-2016); Актуальні проблеми соціально-економічних систем в умовах трансформаційної економіки (Дніпропетровськ, 2016); Пріоритети розвитку національної економіки в контексті євроінтеграційних та глобальних викликів (Харків, 2016); Проблеми економіки транспорту (Дніпропетровськ, 2016-2017); Актуальні проблеми економічного розвитку України в умовах інтеграції: досягнення та проблеми (Харків, 2016); Конкурентоспроможність підприємств в умовах трансформаційних процесів в економіці України (Харків, 2016); International Scientific Conference Integrated business structures: models, processes, technology's (Chisinau, Republic of Moldova, 2016); Регіональна, галузева та

суб'єктна економіка України на шляху до євроінтеграції (Харків, 2017); Міжнародна транспортна інфраструктура, індустріальні центри та корпоративна логістика (Харків, 2017-2018); Innovative Educational Technologies: European Experience and Its Application in Training in Economics and Management (Ostrowiec Świętokrzyski, Poland, 2018); Європейський вектор модернізації економіки: креативність, прозорість та сталий розвиток (Харків, 2018); Технології та інфраструктура транспорту (Харків, 2018); Сучасні проблеми менеджменту (Київ, 2018); Розвиток фінансових відносин суб'єктів господарювання в умовах динамічного зовнішнього середовища (Житомир, 2018); Актуальні проблеми економіки та управління в умовах системної кризи (Львів, 2018).

5. Відповідність дисертації встановленим вимогам

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.

Автореферат за структурою і технічним оформленням відповідає встановленим вимогам. Зміст автореферату відповідає змісту дисертаційної роботи.

6. Дискусійні положення та зауваження щодо змісту дисертації

1. На С. 164-176 автор наводить результати оцінювання рівня потенціалу залізничного транспорту щодо реалізації проектів розвитку інфраструктури в межах транскордонних регіонів, однак при цьому не достатньо приділяє уваги обґрунтуванню складових, в розрізі яких проводилася оцінка.

2. Розкриваючи наукові положення розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонного співробітництва, автору дисертації доцільно було б зосередитися і на розробленні методики оцінювання ефективності реалізації проектів розвитку інфраструктури в транскордонних регіонах.

3. Сформовані у четвертому розділі дисертантом положення щодо розвитку локалізованого виробництва у сфері реалізації інфраструктурних

проектів залізничного транспорту доцільно було б доповнити переліком номенклатурних груп локалізованої продукції відповідно до потреб конкретного інфраструктурного проекту залізничного транспорту.

4. Потребує пояснення авторське бачення значущості галузевого центру сприяння локалізації у сфері організації роботи філій, структурних підрозділів і підприємств з освоєння і виробництва інновацій (рис. 4.12, С. 292).

5. Виділяючи групи зацікавлених сторін у реалізації проектів розвитку інфраструктури залізничного транспорту (рис. 5.2, С. 359), доцільно було б зазначити, хто саме може виступати формальними і неформальними співорганізаторами проекту.

6. У рамках поданої на С. 366, рис. 5.3 моделі спільного управління проектами розвитку інфраструктури залізничного транспорту в рамках транскордонних регіонів доцільно було більш детально представити ключових стейкхолдерів інфраструктурного проекту.

7. На С. 386-388 дисертації автором подано ризики проектів розвитку інфраструктури залізничного транспорту, що реалізуються в рамках транскордонних регіонів, за такими групами: глобальні, транскордонні, національні, галузеві. Однак, на нашу думку, розподіл ризиків доцільно було б здійснити залежно від характеру їх впливу на проект.

8. Позитивно характеризує дисертацію проведене автором дослідження перспективних мережевих технологій навчання персоналу команди проекту розвитку інфраструктури залізничного транспорту (С. 412-413). Однак, робота мала б ще більше переваг, якби було представлено інструментарій управління персоналом, спрямований на подолання конфліктності серед учасників команди інфраструктурного проекту.

Однак відмічені недоліки суттєво не впливають на загальну позитивну оцінку дисертаційної роботи Корінь М.В.

Загальний висновок

Дисертаційна робота Корінь М.В. «Теоретико-методологічні аспекти розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонного співробітництва» є закінченим науковим дослідженням, в якому одержані нові науково обґрунтовані результати, які в сукупності вирішують науково-прикладну проблему з розробки теоретичних положень, 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.

За актуальністю, змістом, науковою новизною, теоретичною значущістю і практичною цінністю дисертаційна робота 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 – Корінь Мирослава Василівна заслуговує на присудження наукового ступеня доктора економічних наук за спеціальністю 08.00.03 – економіка та управління національним господарством.

Офіційний опонент –
доктор економічних наук, професор,
завідувач кафедри управління та
адміністрування
Харківського національного
автомобільно-дорожнього університету


О.М. Криворучко

"07" жовтня 2019 р.



Відгук отримано
спеціалізованою вченою радою
Д64.820.05 08 жовтня 2019 року
Член спеціалізованої
вченої ради Д64.820.05
 Чорнобрівка Ю.В.