

ВІДГУК

офіційного опонента по дисертаційній роботі

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.

Історичне значення для прискорення процесів інфраструктурної інтеграції залізничного транспорту в ЄС мало включення України до опорної карти Транс'європейської транспортної мережі і її визнання стратегічним учасником розбудови євроазіатського транспортного коридору. Однак поглиблення взаємодії українських залізниць із залізницями ЄС потребує не лише гармонізації законодавства, регулюючого діяльність залізничного транспорту, а й кардинального покращення стану його основних фондів. Окрім оновлення рухомого складу, значні зусилля мають бути сконцентровані на відновленні провізних здатностей інфраструктури залізничного транспорту та приведення параметрів її функціонування у відповідність стандартам ЄС. Адже різна ширина колії, низька швидкість руху та наявність ряду технічних обмежень не лише створюють бар'єри для безперешкодного залізничного сполучення з Європою, але й негативно впливають на конкурентні позиції галузі на міжнародному й внутрішньому ринку перевезень.

За цих умов надзвичайно актуальним є дослідження Корінь М.В., яке спрямоване на поглиблення 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.

Наукові положення та висновки дисертаційної роботи отримані в результаті використання системи загальнонаукових, спеціальних методів і прийомів дослідження, зокрема *порівняльний аналіз і графічний метод* – для відображення тенденцій розвитку залізничного транспорту і асиметрій розвитку його інфраструктури; *систематизація і класифікація* – для класифікації видів транскордонного співробітництва залізничного транспорту, систематизації детермінант нівелювання наявних інфраструктурних асиметрій розвитку галузі в умовах транскордонного співробітництва; *системний підхід* – для формування теоретичних основ розвитку локалізованого виробництва у сфері реалізації інфраструктурних проєктів на залізничному транспорті, удосконалення системи кадрового забезпечення розвитку інфраструктури залізничного транспорту у транскордонних регіонах; *моделювання* – для обґрунтування моделі забезпечення конвергентності інституційних засад, моделі управління інвестиційним забезпеченням інфраструктурних проєктів розвитку залізничного транспорту; *абстрагування і логічного аналізу* – для розроблення концептуальних положень розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонного співробітництва, формування пропозицій щодо удосконалення управління розвитком науково-виробничої інфраструктури; *морфологічного аналізу* – для удосконалення понятійно-категоріального апарату досліджуваної проблематики; *аналогії та екстраполяції* – для формування пропозицій щодо створення координаційного відділу транскордонного

співробітництва залізничного транспорту, галузевого центру сприяння локалізації; *експертний і розрахунково-аналітичний* – для оцінювання потенціалу залізничного транспорту щодо реалізації проєктів розвитку інфраструктури в межах транскордонних регіонів.

Одержані наукові положення, висновки і рекомендації є достовірними, що підтверджується: обґрунтованим використанням теоретичних та методичних напрацювань вітчизняних та зарубіжних науковців з питань розвитку інфраструктури та транскордонного співробітництва, у тому числі залізничного транспорту; опорою на положення законодавчої і нормативної бази у сфері економіки залізничного транспорту, дані Державної служби статистики України, дані фінансової і статистичної звітності підприємств залізничного транспорту, матеріали українських і зарубіжних періодичних друкованих видань.

Висновки є логічним завершенням і загальним підсумком здійснених автором досліджень. Зміст дисертації Корінь М.В. свідчить про достатнє володіння автором методами економічних досліджень. Дисертаційне дослідження насичене ілюстративним та табличним матеріалом, що полегшує сприйняття роботи, а також свідчить про обґрунтованість наукових положень, висновків і рекомендацій, зроблених автором.

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

Ґрунтуючись на детальному вивченні особливостей реалізації глобальних інфраструктурних проєктів розвитку на основі аналізу транспортних ініціатив Китаю та країн ЄС (стор. 42-66), розкритті структурно-організаційних трансформацій (стор. 69-81) та основних показників діяльності українських залізниць (стор. 82-105), дисертантом ідентифіковано інфраструктурні асиметрії розвитку залізничного транспорту України як учасника загальноєвропейської транспортної мережі. Останні визначені в розрізі експлуатаційно-сервісної, науково-виробничої та соціальної складових інфраструктури залізничної галузі та відображають дивергентність стану і параметрів його функціонування в системі транс'європейського транспортно-логістичного простору (стор. 105-107). Узагальнення автором основних положень програми створення Транс'європейської транспортної мережі TEN-T і встановлення можливостей для розвитку залізничного транспорту України в її межах (стор. 108-109), склало основу пропозицій дисертанта щодо необхідності реалізації інфраструктурних проєктів на залізничному транспорті з залученням потенціалу транскордонного співробітництва.

Вивчення теоретичного базису транскордонного співробітництва дозволило дисертанту сформулювати власне бачення транскордонного співробітництва з позиції процесу 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, проєктів і програм у стратегічно важливих сферах економічної діяльності (стор. 120), а також розвинути існуючу класифікацію його видів. Види транскордонного співробітництва залізничного транспорту запропоновано розглядати за такими ознаками, як тривалість реалізації проєктів: одноразове, тривале; форма реалізації співробітництва: транспортне сполучення, віртуальна взаємодія, локалізація виробництв; характер зв'язків: формальний, неформальний; групи проєктів стратегічної транскордонної співпраці залізничного транспорту: проєкти розвитку вантажних перевезень і логістики, проєкти розвитку пасажирських перевезень, проєкти розвитку інфраструктури, проєкти розвитку послуг тяги, проєкти розвитку виробництва і сервісу (стор. 120).

На основі аналізу європейських програмних ініціатив сприяння розвитку транскордонного співробітництва за участю України (стор. 125-129) та вивчення практики країн Європи в сфері реалізації інфраструктурних проєктів на засадах транскордонної співпраці (стор. 129-130) автором визначено ефекти розвитку транскордонного співробітництва залізниць, що мають комплексний і галузевий характер прояву (стор. 130-131). Це дозволило дисертанту систематизувати детермінанти нівелювання наявних інфраструктурних асиметрій розвитку залізничного транспорту шляхом поділу факторів за мікро-, мезо- та макрорівнями на структурно-організаційні, науково-технічні, фінансово-економічні, еколого-енергетичні та соціально-культурні (стор. 134-139).

Узагальнення поглядів науковців щодо розуміння сутності категорії «інфраструктура» та підходів до структуризації її економічного змісту і видів дозволило дисертанту встановити характерні особливості інфраструктури та розкрити її соціально-економічну значущість для розвитку економіки й країни в цілому (стор. 148-149). На основі розкриття особливостей інфраструктури залізничного транспорту запропоновано останню розглядати з точки зору комплексу об'єктів та інформаційно-технічних засобів експлуатаційного, сервісного, науково-виробничого та соціального характеру, які сприяють єдності процесу перевезення пасажирів і вантажів і створюють умови для розширеного відтворення потенціалу галузі, забезпечення соціального розвитку її працівників (стор. 152). Відповідно до цього визначено суб'єктно-компонентний склад інфраструктури залізничного транспорту, що представлений експлуатаційною, сервісною, науково-виробничою та соціальною складовими інфраструктури, і запропоновано поняття розвитку інфраструктури залізничного транспорту розглядати в контексті процесів конвергентності стану і параметрів функціонування її складових на основі реалізації масштабних інфраструктурних проєктів в транскордонних регіонах (стор. 152-153).

Розкриття системи принципів (стор. 153-156) та встановлення взаємозв'язку пріоритетів розвитку інфраструктури залізничного транспорту і цілей соціально-

економічного зростання регіонів у рамках транскордонного співробітництва (стор. 156-158) склало основу пропозицій автора щодо основних напрямків її розвитку в межах транскордонних регіонів (стор. 158-159).

Зважаючи на той факт, що для реалізації інфраструктурних проєктів розвитку галузі в транскордонних регіонах АТ «Укрзалізниця» має володіти достатнім рівнем потенціалу для виконання такого роду масштабних проєктів, дисертантом проведено оцінювання рівня потенціалу залізничного транспорту щодо реалізації проєктів розвитку інфраструктури в межах транскордонних регіонів (стор. 164-176; стор. 494-500). Встановлення факту погіршення показників інвестиційної, інноваційно-наукової, виробничо-технологічної та кадрової складових потенціалу галузі дозволило автору вказати на неспроможність залізничного транспорту самотійно реалізувати проєкти розвитку інфраструктури та обґрунтувати необхідність розширення його науково-виробничого, інвестиційного та кадрового співробітництва з транскордонними регіонами. Це лягло в основу розроблення концептуальних положень розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонного співробітництва, які визначають трикомпонентну (інституційна, науково-виробнича і проєктна) систему інструментів сприяння розширенню транскордонних зв'язків АТ «Укрзалізниця», що орієнтовані на формування сприятливого інституційного середовища транскордонної співпраці, стимулювання інноваційно-технологічного розвитку та інтенсифікацію транскордонної науково-виробничої кооперації, підвищення ефективності проєктного управління та результативності транскордонних інфраструктурних проєктів розвитку залізниць (стор. 176-183).

Автор доводить, що для реалізації проєктів розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонного співробітництва, повинно бути сформоване сприятливе інституційне середовище та узгоджено і зближено інституційно-правове поле співпраці. З цією метою дисертантом встановлено інституційні деформації, що зумовлюють дисфункціональність інституту транскордонної співпраці в Україні (стор. 212-215), і на цій основі розроблено модель забезпечення конвергентності інституційних засад розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонної співпраці (стор. 217-224). Остання ґрунтується на загальноєвропейських нормах і принципах регулювання механізмів транскордонної співпраці та встановлює суб'єкти й інструменти сприяння трансформації інституційних умов реалізації інфраструктурних проєктів у рамках транскордонних регіонів.

З метою забезпечення державного планування, організації та контролю за процесами реалізації проєктів розвитку інфраструктури залізничного транспорту в межах транскордонних територій внесено пропозиції щодо створення координаційного відділу з питань розвитку транскордонного співробітництва

залізничного транспорту (стор. 236-239) і розроблено на цій основі інституційний механізм управління процесами їх виконання (стор. 241-243).

Подальші наукові дослідження автора в напрямку формування інституційного базису для розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонного співробітництва стосуються удосконалення підходу до державного регулювання і стимулювання процесів розбудови інфраструктури галузі. Особливість даного підходу полягає у врахуванні пріоритетних напрямів транскордонного співробітництва залізниць у сфері реалізації інфраструктурних проєктів і виділенні інструментів за векторами державної політики регулювання і стимулювання процесів їх виконання (інституційно-регуляторні, бюджетно-податкові, митно-тарифні, фінансово-інвестиційні, інформаційно-консультативні) (стор. 252-257).

Висока потреба інфраструктурних проєктів у впровадженні інновацій зумовлює необхідність підвищення результативності функціонування науково-виробничої інфраструктури залізничного транспорту. Автором встановлено складові елементи науково-виробничої інфраструктури залізничного транспорту з підтримки інноваційно-технологічних зв'язків у рамках транскордонного регіону (стор. 267-269) та проведено SWOT-аналіз діяльності підприємств, що створюють її основу (стор. 273).

Як зазначає дисертант, управління розвитком науково-виробничої інфраструктури залізничного транспорту має полягати в забезпеченні її інноваційної конвергентності на основі залучення технологій, ресурсів і компетенцій підприємств-партнерів з транскордонних регіонів. На основі цього внесено пропозиції щодо формування відповідної стратегії, яка передбачає вибір стратегічних альтернатив, що встановлені за ознакою інноваційної конвергентності науково-виробничої інфраструктури галузі і передбачають ліквідацію, збереження в існуючому стані та інноваційну трансформацію її ключових елементів (стор. 274-278). Визначено інноваційний інструментарій забезпечення реалізації стратегії інноваційної трансформації науково-виробничої інфраструктури залізничного транспорту.

З метою забезпечення доступу науково-виробничої інфраструктури АТ «Укрзалізниця» до інноваційних розробок і ресурсів розвинутих європейських країн дисертантом вивчено світовий досвід створення локалізованого виробництва і визначено мотиваційні фактори, що визначають доцільність локалізації для реалізації інфраструктурних проєктів у транскордонних регіонах. Встановлено, що локалізація виробництва передбачає різні ступені і етапи розвитку виробничих відносин, що розрізняються пріоритетами та рівнем зрілості співпраці. Це склало базис сформованих дисертантом теоретичних основ розвитку локалізованого виробництва у сфері реалізації інфраструктурних проєктів залізничного транспорту (стор. 286-290).

Для задоволення потреб залізничного транспорту в інноваційній продукції

у контексті реалізації інфраструктурних проєктів розвитку галузі та організації роботи філій, структурних підрозділів і підприємств з освоєння і виробництва інновацій дисертантом розроблено організаційно-методичний підхід щодо формування і розвитку локалізованого виробництва, що полягає в обґрунтуванні створення галузевого центру сприяння локалізації і розкриває його функції і напрями діяльності (стор. 291-294). Автором визначено ключові етапи та процедуру реалізації інфраструктурного проєкту на засадах локалізації (стор. 295-299).

В аспекті сприяння розвитку локалізованого виробництва для реалізації інфраструктурних проєктів залізничного транспорту в умовах транскордонної співпраці дисертантом пропонується методичний підхід. Дана методика ґрунтується на концепції життєвого циклу інфраструктурного проєкту і передбачає поетапний розрахунок інтегрального показника, значення якого дозволяє встановити рівень імпортозалежності залізничного транспорту на кожному етапі виконання інфраструктурного проєкту і окреслити заходи щодо активізації участі вітчизняних підприємств у його реалізації (стор. 310-314).

Ґрунтуючись на сформованому базисі розвитку локалізованого виробництва для реалізації інфраструктурних проєктів залізничного транспорту в умовах транскордонної співпраці дисертантом обґрунтовано доцільність та окреслено особливості формування і функціонування транскордонного науково-виробничого кластеру за участю залізничного транспорту (стор. 329-335).

Цілком логічним є звернення автора дисертації до проблеми взаємодії стейкхолдерів проєктів розвитку інфраструктури залізничного транспорту у транскордонних регіонах. Встановлення ключових причин низької ефективності реалізованих на залізничному транспорті інфраструктурних проєктів та вивчення етапів процесу управління стейкхолдерами, що встановлені міжнародними і національними стандартами, дозволило дисертанту виділити чотири етапи управління зацікавленими особами проєкту, реалізація яких сприятиме залученню і забезпеченню узгодженості інтересів кожного з них (стор. 352). Розкриваючи зміст останніх, автором доповнено класифікацію зацікавлених сторін проєкту такими ознаками, як суб'єктна роль в управлінському рішенні; баланс інтересів; тип вимог конфліктних груп; тип діяльності конструктивних груп (стор. 354-357), і виділено групи зацікавлених сторін у реалізації проєктів розвитку інфраструктури залізничного транспорту за напрямом діяльності (стор. 358-359).

Враховуючи можливість існування різного характеру і ступеню впливу вимог, які висуваються учасниками проєкту, дисертантом визначено п'ять базових стратегій залучення стейкхолдерів відповідно до суб'єктної ролі, балансу інтересів, рівня вимог і їхньої участі в реалізації проєкту (стор. 361) та розроблено модель спільного управління проєктами розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонної співпраці (стор. 364-367). Остання

встановлює комплекс інформаційно-комунікаційних технологій і систем з метою формування інформаційно-комунікаційної платформи організації проєктної діяльності для управління процесами реалізації інфраструктурних проєктів.

Розуміючи важливість процесів інвестування проєктів розвитку інфраструктури, дисертантом розроблено модель управління інвестиційним забезпеченням інфраструктурних проєктів розвитку залізничного транспорту в умовах транскордонної співпраці, що передбачає розрахунок коефіцієнта інтегрованої ефективності інфраструктурних інвестицій і вибір на його основі альтернативних стратегій інвестування (стор. 388-391). Реалізацію тієї чи іншої стратегії пропонується на основі використання інструментарію інвестиційної підтримки і мінімізації ризиків інфраструктурного проєкту.

Під час досліджень встановлено, що наразі для залізничного транспорту актуальною є проблема нестачі висококваліфікованих кадрів. На основі встановлення факторів, що впливають на кадрову роботу і ефективність використання кадрового потенціалу залізниць (стор. 392-393; стор. 397-398), дисертантом окреслено загрози у кадровому забезпеченні реалізації проєктів розвитку інфраструктури залізничного транспорту, які призводять до виникнення кадрових ризиків на всіх стадіях їх реалізації, у тому числі і на стадії експлуатації. Ґрунтуючись на цьому запропоновано створення системи кадрового забезпечення розвитку інфраструктури залізничного транспорту у транскордонних регіонах, що визначає комплекс технологій та інструментарію з підтримки ефективної роботи команди, вирівнювання ринку праці транскордонного регіону і створення дієвої системи професійного навчання (стор. 398-400).

Враховуючи важливість високого рівня компетентності кадрів для забезпечення ефективності проєктів розвитку інфраструктури залізничного транспорту, дисертантом визначено переваги і недоліки командної роботи та визначено ключові характеристики команди інфраструктурного проєкту розвитку залізничного транспорту (стор. 401-403).

Для підвищення вмотивованості учасників команди проєкту розвитку інфраструктури галузі запропоновано впровадження прогресивної шкали ставок доплат за статус працівника команди інфраструктурного проєкту з урахуванням рівня його компетенцій, яка відповідає приросту компетенцій працівника і передбачає поетапне збільшення ставки оплати праці (стор. 404-406). Забезпечення професійного розвитку і навчання команди проєкту запропоновано здійснювати із залученням перспективних мережевих освітніх технологій (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 обґрунтованими та достовірними.

3. Наукова новизна, отриманих в дисертаційній роботі результатів.

Представлена дисертаційна робота Корінь Мирослави Василівни відзначається творчим характером та містить результати, що характеризуються науковою новизною. Вони полягають у такому:

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). Це дозволило обґрунтувати висновок про необхідність забезпечення конвергентності умов функціонування інфраструктури українських залізниць у рамках транскордонних регіонів;

- розроблено концептуальні положення розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонного співробітництва, що розкривають цілі і завдання, алгоритм розвитку транскордонного співробітництва залізниць, а також встановлюють систему інструментів сприяння розширенню транскордонних зв'язків з метою реалізації стратегічних для залізничної галузі інфраструктурних проєктів за такими компонентами, як інституційна, науково-виробнича, проєктна (стор. 176-183). Впровадження даної концепції в сукупності сприятиме створенню умов для забезпечення структурно-технологічної трансформації і конвергентності параметрів функціонування інфраструктури залізничного транспорту у транскордонних регіонах;

- обґрунтовано цілісну концепцію управління зацікавленими особами проєкту розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонної співпраці, у рамках якої розкрито етапи відповідного управління (підготовчий, аналітичний, стратегічно-управлінський, моніторингово-контрольний) (стор. 352) та запропоновано типологізацію зацікавлених сторін за суб'єктною роллю в управлінських рішеннях проєкту (стор. 358-359), а також визначено базові стратегії залучення стейкхолдерів (стор. 361) і розроблено модель спільного управління інфраструктурними проєктами розвитку залізниць у рамках транскордонних регіонів (стор. 364-367). Концепція складає основу організації ефективного механізму транскордонної взаємодії стейкхолдерів проєктів розвитку інфраструктури залізничного транспорту і сприятиме підвищенню ефективності управління діловою репутацією галузі;

удосконалено:

- теоретичні положення розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонного співробітництва за рахунок 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);

- модель забезпечення конвергентності інституційних засад розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонної співпраці, що ґрунтується на загальноєвропейських нормах і принципах регулювання механізмів транскордонної взаємодії та, на відміну від існуючих, встановлює суб'єкти й інструменти трансформації інституційних умов реалізації інфраструктурних проєктів у рамках транскордонних регіонів (стор. 217-224);

- підхід до управління розвитком науково-виробничої інфраструктури залізничного транспорту, що, на відміну від існуючих, ґрунтується на синтезі положень теорій інтеграційного розвитку і динамічних конкурентних переваг і містить пропозиції щодо формування відповідної стратегії, яка передбачає вибір стратегічних альтернатив, що встановлені за ознакою інноваційної конвергентності науково-виробничої інфраструктури галузі і передбачають ліквідацію, збереження в існуючому стані та інноваційну трансформацію її ключових елементів (стор. 274-278);

- 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);

- організаційно-методичний підхід щодо формування і розвитку локалізованого виробництва у сфері реалізації інфраструктурних проєктів на залізничному транспорті, що, на відміну від відомих, полягає в обґрунтуванні створення галузевого центру сприяння локалізації та розкриває функції і напрями діяльності останнього (стор. 291-294), а також визначає ключові етапи та процедуру реалізації інфраструктурного проєкту на засадах локалізації (стор. 295-299);

- модель управління інвестиційним забезпеченням інфраструктурних проєктів розвитку залізничного транспорту, 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 використанням інструментарію інвестиційної підтримки і мінімізації ризиків інфраструктурного проєкту (стор. 388-391);

- 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);

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.

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» ЛТ «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, висвітлено в опублікованих за темою дослідження наукових працях. Основні положення дисертації 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. Автореферат розкриває основні положення дисертаційної роботи і відповідає її змісту та структурі. Текст автореферату не містить положень, які не знайшли відображення в дисертації.

6. Структура та зміст дисертаційної роботи.

Дисертація Корінь М.В. складається із 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.

Робота за обсягом та оформленням відповідає вимогам, що висуваються до докторських дисертацій економічного профілю. Логіка дисертаційного дослідження підпорядкована окресленим меті та завданням, визначає структуру роботи. Структура дисертаційної роботи узгоджена з назвою, метою та завданнями дослідження. Оформлення дисертації та автореферату Корінь М.В. відповідає чинним вимогам, наукові положення викладено конкретно, логічно, висновки і рекомендації ґрунтуються на результатах авторських досліджень проблеми. Текст викладено чітко, грамотно, виразно, чіткою науковою мовою.

7. Дискусійні положення та зауваження до роботи.

Засвідчуючи високий рівень теоретичних та прикладних досліджень, виконаних у дисертаційній роботі, необхідно звернути увагу на недоліки та дискусійні питання, які містяться в тексті дисертації. Основні з них зводяться до такого:

1 Розглядаючи розвиток інфраструктури залізничного транспорту України в умовах активізації процесів транскордонної співпраці з точки зору забезпечення її структурно-технологічної трансформації і конвергентності параметрів функціонування в рамках транскордонних регіонів, варто було б надати пояснення авторського бачення параметрів інфраструктури залізничного транспорту.

2 Позитивно характеризують дисертацію розроблені у другому розділі роботи автором концептуальні положення розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонного співробітництва. Однак, робота мала ще більше переваг, якби було проведено сегментування транскордонних регіонів і на цій основі сформовано потенційні зони транскордонного співробітництва залізничного транспорту відповідно до їхньої спеціалізації у функціональних сферах розвитку інфраструктури.

3 Розробляючи інструментарій розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонного співробітництва, дисертанту доцільно було б зупинитися і на проблемі визначення плати за користування послугами інфраструктури галузі, що є досить актуальним в умовах лібералізації ринку залізничних перевезень.

4 Розробляючи на стор. 388-391 і рис. 5.5 модель управління

інвестиційним забезпеченням інфраструктурних проєктів розвитку залізничного транспорту, дисертанту доцільно було б зупинитися і на характеристиці існуючих методик оцінювання інфраструктурних ризиків. Адже саме на їх основі розраховується запропонований коефіцієнт інтегрованої ефективності інфраструктурних інвестицій та проводиться вибір відповідної стратегії.

5 На рис. 3.3 стор. 223 одним із суб'єктів моделі забезпечення конвергентності інституційних засад розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонної співпраці дисертантом виділено Агенції регіонального розвитку. Потребує пояснення авторське бачення їх призначення в процесі трансформації інституційних умов реалізації інфраструктурних проєктів у рамках транскордонних регіонів.

6 Визначені на стор. 331-335 особливості формування та функціонування транскордонного науково-виробничого кластеру за участю залізничного транспорту доцільно було б представити шляхом конкретизації суб'єктів, що складуть основу кластеру.

7 На рис. 5.6 стор. 393 автором виділено фактори та передумови удосконалення управління розвитком кадрового потенціалу залізничного транспорту. Недоліком наведеного групування є те, що автором враховано не всі фактори, що мають вплив на кадрову роботу залізничного транспорту.

8 Робота істотно виграла б, якби пропозиції дисертанта щодо впровадження прогресивної шкали ставок доплат за статус працівника команди інфраструктурного проєкту з урахуванням рівня його компетенцій (стор. 404-406, табл. 5.12, рис. 5.13) було доповнено результатами їх використання в процесі мотивування працівників команди інфраструктурного проєкту.

Зазначені зауваження не знижують високого наукового рівня дисертаційної роботи Корінь Мирослави Василівни.

8. Загальний висновок до дисертаційної роботи та відповідність дисертації встановленим вимогам.

Дисертаційна робота Корінь Мирослави Василівни «Теоретико-методологічні аспекти розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонного співробітництва» являє собою закінчене, самостійне дослідження, що виконане на актуальну тему, на високому теоретичному і методологічному рівні, містить низку положень, що відрізняються науковою новизною. Наведені наукові результати дозволяють кваліфікувати роботу Корінь М.В. як вирішення важливої науково-прикладної проблеми - розроблення 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. Отримані автором результати є достовірними, висновки і пропозиції обґрунтовані, мають практичну і теоретичну цінність.

Дисертація є самостійно виконаною завершеною науковою роботою, її мета досягнута. Отримані результати характеризуються науковою новизною та мають практичну цінність.

У цілому дисертація 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 24 липня 2013 р. № 567) та іншим нормативним вимогам, які висуваються до докторських дисертаційних робіт, а її автор Корінь Мирослава Василівна заслуговує на присвоєння наукового ступеня доктора економічних наук за спеціальністю 08.00.03 – економіка та управління національним господарством.

Офіційний опонент:
доктор економічних наук,
професор, професор кафедри
економіки та менеджменту
Дніпровського національного
університету залізничного
транспорту
ім. академіка В. Лазаряна



Копію отримано
спеціалізованою вченою радою
Д 64.820.05 08 травня 2019 року
Членів секретар спеціалізованої
вченої ради Д 64.820.05
[Signature] Чорнобровка Т.В.