

ВІДГУК

офіційного опонента по дисертаційній роботі

Гараєва Мікаїла Вагіф огли «Організаційно-економічне забезпечення управління інвестиційною діяльністю підприємств залізничного транспорту», яка подана до захисту в спеціалізовану вчену раду Д.64.820.05 Українського державного університету залізничного транспорту на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.04 – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності)

1. Актуальність теми дисертаційного дослідження.

Однією з найбільш загрозливих тенденцій функціонування підприємств залізничного транспорту протягом останніх років є різке скорочення обсягів їх вантажної роботи на ринку перевезень. З одного боку, падіння обсягів вантажних перевезень стало результатом поглиблення процесів стагнації вітчизняної економіки та загострення воєнно-політичного конфлікту на сході України. З іншого, причиною падіння попиту на перевезення залізничним транспортом є низька якість транспортного обслуговування споживачів, що стало наслідком критичного скорочення технічного та експлуатаційного ресурсу залізниць в результаті системного недофінансування програм технологічного переозброєння підприємств галузі.

Для недопущення подальшого руйнування транспортного потенціалу українських залізниць сьогодні необхідно якісно трансформувати політику управління інвестиційною діяльністю підприємств залізничного транспорту шляхом покращення рівня її організаційно-економічного забезпечення. За цих умов надзвичайно актуальним є дослідження Гараєва М.В., яке спрямоване на удосконалення теоретичних положень, методичних підходів і практичних рекомендацій щодо формування організаційно-економічного забезпечення управління інвестиційною діяльністю підприємств залізничного транспорту.

Дисертація виконувалася відповідно до основних положень Стратегії АТ «Укрзалізниця» на 2019–2023 роки (затверджено розпорядженням Кабінету Міністрів України від 12 червня 2019 р. № 591-р), 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).

Наукові результати і висновки дисертаційного дослідження використано при виконанні наукових досліджень Харківського національного університету будівництва та архітектури за темою «Проблеми адаптації соціально-

економічних систем до екзогенних змін» (номер державної реєстрації 0118U001941), де автором розроблено методичний підхід до визначення пріоритетності інвестування на підприємствах 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 сучасного стану і тенденцій розвитку підприємств залізничного транспорту України та їхньої інвестиційної діяльності; *систематизація і класифікація* – для упорядкування факторів впливу на інвестиційну діяльність підприємств залізничного транспорту, систематизації детермінант розвитку їхнього інвестиційного потенціалу, типологізації видів інвестиційних ризиків; *логіко-діалектичний* – для розроблення концептуальних положень модернізації організаційно-економічного забезпечення управління інвестиційною діяльністю підприємств залізничного транспорту; *абстрактно-логічний* – для удосконалення процесу формування і реалізації інвестиційних проектів та організаційних засад управління інвестиційною діяльністю підприємств залізничного транспорту; *структурно-функціональний* – для формування організаційної моделі офісу сприяння розвитку державно-приватного партнерства АТ «Укрзалізниця»; *морфологічний аналіз* – для уточнення змісту наукової категорії «інвестиційний потенціал підприємств залізничного транспорту»; *експертний і розрахунково-аналітичний* – для оцінювання пріоритетності інвестування тягового рухомого складу локомотивних депо.

Кваліфіковане їх використання дозволило дисертанту зробити особистий внесок в формування організаційно-економічного забезпечення управління інвестиційною діяльністю підприємств залізничного транспорту з урахуванням трансформації умов господарювання.

Одержані наукові положення, висновки і рекомендації є достовірними, що підтверджується: обґрунтованим використанням теоретичних та методичних напрацювань провідних вітчизняних і зарубіжних вчених, монографічних досліджень фахівців за проблематикою управління інвестиційною діяльністю підприємств; опорою на закони та підзаконні нормативно-правові акти, що регулюють інвестиційну діяльність і функціонування підприємств залізничного транспорту України, дані фінансової і статистичної звітності АТ «Укрзалізниця».

Висновки є логічним завершенням і загальним підсумком здійснених автором досліджень. Зміст дисертації Гараєва 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.

3. Наукова новизна, отриманих в дисертаційній роботі результатів.

Представлена дисертаційна робота Гараєва Мікаїла Вагіф огли відзначається творчим характером та містить результати, що характеризуються науковою новизною. Про значний рівень обґрунтованості положень дисертації дозволяють стверджувати нижче зазначені її теоретичні та прикладні розробки, пропозиції та висновки. Вони полягають у такому:

удосконалено:

1. Теоретичні основи формування організаційно-економічного забезпечення управління інвестиційною діяльністю підприємств залізничного транспорту, що ґрунтуються на системно-адаптивному підході (стор. 133-135; стор. 143-153; стор. 157-159; стор. 164-166).

На основі встановлення здатності когнітивно-інформаційних технологій забезпечувати адекватність управлінських дій вимогам цифрової трансформації бізнес-середовища (стор. 133-135) обґрунтовано їх ключову роль у модернізації організаційно-економічного забезпечення управління інвестиційною діяльністю підприємств залізничної галузі. Розкрито сутність інвестиційної стратегії і зміст етапів її формування на підприємствах залізничного транспорту (стор. 136-145) та обґрунтовано необхідність врахування під час формування інвестиційної стратегії таких її підвидів, як інвестиційний інсорсинг і аутсорсинг (стор. 152-153). Ґрунтуючись на систематизації видів інвестиційних ризиків доповнено їх класифікацію ознакою «компоненти потенціалу конкурентостійкості» та розширено інструментарій управління інвестиційними ризиками за рахунок обґрунтування доцільності застосування методу реальних опціонів (стор. 154-166).

2. Організаційний підхід до розвитку проектної діяльності підприємств залізничного транспорту на засадах державно-приватного партнерства (стор. 177-185).

Дослідження сутності, етапів розвитку, нормативно-методичного забезпечення державно-приватного партнерства в Україні та виділення

ключових проблем реалізації таких проектів (стор. 168-173) дозволило обґрунтувати необхідність удосконалення його управлінського інструментарію. Запропоновано створення офісу супроводу державно-приватного партнерства АТ «Укрзалізниця» як спеціального координаційного органу, що забезпечить ефективність проектної діяльності у сфері державно-приватного партнерства та співпрацю між партнерами, яка необхідна на всіх етапах життєвого циклу проекту. Автором визначено мету, завдання та розкрито просвітницьку; науково-методичну; аналітичну; комунікаційну; організаційно-координаційну функції офісу. Відповідно до напрямів забезпечення результативності проектів ДПП розроблено структуру офісу супроводу державно-приватного партнерства АТ «Укрзалізниця» за рахунок виділення у його складі таких відділів, як маркетингово-аналітичний, навчально-методичний, проектний, інформаційно-комунікаційний, і визначено основні напрями їх роботи (стор. 176-185). Створення такого офісу дозволить сформувавши дієвий механізм співпраці між партнерами і зацікавленими особами та підвищити ефективність інвестиційних проектів.

3. Процес формування і реалізації інвестиційних проектів підприємств залізничного транспорту (стор. 211-215).

Для підвищення ефективності взаємодії з вітчизняними і міжнародними інвесторами та зменшення трансакційних витрат обґрунтовано доцільність створення цифрової інвестиційної платформи. Останню визначено як інтегровану систему, що поєднуватиме діяльність інвестиційного порталу, системи управління інвестиційними проектами, CRM-систему для роботи з інвесторами і єдину систему управління інвестиційною діяльністю підприємств залізничного транспорту. Розкрито особливості формування і реалізації інвестиційного проекту з використанням цифрової інвестиційної платформи АТ «Укрзалізниця» та визначено, що її створення сприятиме оптимізації адміністративних процедур і підвищенню обґрунтованості управлінських рішень.

4. Методичний підхід до визначення пріоритетності інвестування тягового рухомого складу локомотивних депо (стор. 221-232).

Зважаючи на критичну потребу підприємств залізничного транспорту в реалізації проектів оновлення та модернізації основних фондів і в першу тягового рухомого складу локомотивних депо вивчено критерії оцінки ефективності інвестицій та встановлено фактори, що впливають на визначення пріоритетності інвестування оновлення тягового рухомого складу локомотивних депо (стор. 221-231). Запропоновано пріоритетність інвестування тягового

рухомого складу визначати на основі розрахунку комплексного показника, що враховує ступінь зносу наявного тягового рухомого складу, ефективність його експлуатації, економічні результати інвестиційної діяльності і стратегічні орієнтири розвитку підприємств залізничного транспорту (стор. 221-232). Проведено оцінювання та визначено значення рівнів пріоритетності інвестування оновлення тягового рухомого складу локомотивних депо результати якого дозволили вказати на першочергову необхідність інвестування в оновлення тягового рухомого складу локомотивного депо ім. Т. Шевченка, а потім локомотивних депо Основа і Львів (стор. 232-247; стор. 296-299).

набули подальшого розвитку:

5. Систематизація факторів впливу на інвестиційну діяльність підприємств залізничного транспорту (стор. 50-55).

Аналіз ключових показників інвестиційної діяльності підприємств залізничного транспорту дозволив встановити погіршення рівня їх інвестиційних можливостей (стор. 29-50), що зумовлено впливом низки негативних факторів як внутрішнього, так і зовнішнього середовища. На цій основі виділено фактори глобального, національного та галузевого рівнів, останній з яких включає організаційно-управлінські, виробничі, фінансово-кредитні, інформаційні, інтелектуально-кадрові, інноваційно-технологічні, маркетингові, інституціональні фактори та бізнес-фактори формування інвестиційного середовища залізничної галузі (стор. 50-55). Визначено негативна дія окреслених факторів обумовлює погіршення позицій підприємств галузі як на вітчизняному, так і глобальному інвестиційному ринку та призводить до поглиблення технологічної кризи на залізничному транспорті.

6. Теоретичні положення розвитку інвестиційного потенціалу підприємств залізничного транспорту (стор. 68-74).

Дослідження еволюції наукових підходів до трактування сутності поняття інвестиційного потенціалу підприємства та структуризації його елементів дозволило визначити стратегічний, ресурсний, комунікаційний, мотиваційний, цифровий і соціально-відповідальний аспекти інвестування підприємств залізничного транспорту (стор. 58-68). Розкрито авторське бачення інвестиційного потенціалу підприємств залізничного транспорту з точки зору сукупності інвестиційних ресурсів і резервів, сформованих під впливом факторів внутрішнього (інвестиційна привабливість) та зовнішнього (інвестиційний клімат) інвестиційного середовища, нарощення і використання яких здійснюється з урахуванням поточних та перспективних інвестиційних потреб і стратегічних пріоритетів розвитку інвестиційної діяльності підприємств

залізничного транспорту (стор. 68-69). Визначено його структурно-компонентного склад, що включає організаційно-управлінську, виробничу, фінансово-кредитну, інформаційну, інтелектуально-кадрову, інноваційно-технологічну, маркетингову, інституціональну та бізнес-компоненти (стор. 69-70), подано систематизацію детермінант їх розвитку, врахування яких створить базис для нарощення інвестиційних можливостей підприємств галузі в умовах реалізації стратегічно важливих для інвестиційних проектів (стор. 70-74).

7. Організаційні засади раціоналізації структури управління інвестиційною діяльністю підприємств залізничного транспорту (стор. 198-201).

Виявлення факту деформованості процесів загальнокорпоративної інвестиційної діяльності, зумовленої в першу чергу консервативністю організаційної структури управління інвестиціями на підприємствах залізничного транспорту, дозволило обґрунтувати доцільність її переформатування. З метою підвищенні адаптивності інвестиційного управління на підприємствах залізничного транспорту розроблено організаційну структуру управління інвестиційною діяльністю підприємств галузі (стор. 199, рис. 3.4), що передбачає створення інтеграційно-інформаційного середовища взаємодії корпоративного управління та управління в бізнес-вертикалях, та орієнтована на децентралізацію управлінських функцій та їх розширення через врахування повноважень в сфері інформаційно-комунікаційної взаємодії.

За сукупністю та рівнем викладення наукових положень дисертаційну роботу Гараєва Мікаїла Вагіф огли можна оцінити як закінчене дослідження з вагомими науковими результатами, які є обґрунтованими та достовірними.

4. Практичне значення отриманих результатів дослідження.

Розроблені в дисертації теоретико-методичні положення і практичні рекомендації можуть бути використані в процесі обґрунтування стратегічних і тактичних напрямів реалізації інвестиційної діяльності підприємств залізничного транспорту. Сукупність отриманих наукових положень доведено до рівня методичних рекомендацій і прикладного інструментарію, практичне застосування яких дозволить покращити ефективність процесів управління інвестиційною діяльністю підприємств залізничного транспорту.

Результати дисертаційного дослідження отримали практичне застосування. Зокрема рекомендації щодо організаційно-економічного забезпечення управління інвестиційною діяльністю на основі системно-адаптивного підходу

використано в діяльності структурного підрозділу «Харківська автобаза» регіональної філії «Південна залізниця» АТ «Укрзалізниця» (акт впровадження № 17/02 від 20 лютого 2019 р.), положення щодо визначення детермінант формування інвестиційного потенціалу використано в діяльності виробничого підрозділу «Куп'янська дирекція залізничних перевезень» регіональної філії «Південна залізниця» АТ «Укрзалізниця» (акт впровадження № 214/03 від 19 березня 2019 р.), підхід щодо використання методу реальних опціонів для управління інвестиційним ризиком впроваджено в діяльність виробничого підрозділу «Харківська дистанція захисних лісонасаджень» регіональної філії «Південна залізниця» АТ «Укрзалізниця» (акт впровадження № 11/04 від 3 квітня 2019 р.).

Теоретичні та практичні розробки, запропоновані в дисертації, використовуються в навчальному процесі Українського державного університету залізничного транспорту при викладанні дисциплін «Інвестиційний менеджмент», «Інвестиційний менеджмент на залізничному транспорті», «Інноваційний менеджмент», «Інформаційні системи і технології в управлінні» і при виконанні випускних кваліфікаційних робіт магістрів, що підтверджується актом впровадження від 15 травня 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. За темою дисертації опубліковано 18 наукових праць, серед яких 1 колективна монографія, 8 статей у наукових фахових виданнях (входять до наукометричних баз даних) і 9 матеріалів і тез доповідей на науково-практичних конференціях. Загальний обсяг наукових праць складає 5,9 друк. арк., з яких особисто автору належить 5,15 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 Гараєва М.В. складається з анотації, вступу, трьох розділів, загальних висновків, додатків, списку використаних джерел. Загальний обсяг роботи складає 308 сторінок, у т. ч. основний текст займає 176 сторінок. Матеріали дисертації проілюстровано 35 рисунками, 37 таблицями та містять 9 додатків. Список використаних джерел налічує 289 найменувань..

Робота за обсягом та оформленням відповідає вимогам, що висуваються до

кандидатських 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 Гараєва 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 Стор. 94, рис. 1.13. «Класифікація інвестиційних проектів на підприємствах залізничного транспорту». Залежно від причини виникнення проектної пропозиції одним із видів інвестиційних проектів автор виділяє антикризові проекти. Характеризуючи їх зміст, бажано було б навести приклади таких проектів.

2 Позитивно характеризує дисертацію проведене у другому розділі роботи дослідження етапів розвитку державно-приватного партнерства та української практики його використання. Поряд цим робота виглядала б значно краще, якби запропонований автором організаційний підхід до розвитку проектної діяльності підприємств залізничного транспорту на засадах державно-приватного партнерства, який передбачає створення офісу супроводу державно-приватного партнерства, було доповнено механізмом інвестування проектів розвитку підприємств галузі за його участі.

3 Одним із підетапів розроблення і реалізації інвестиційної стратегії на підприємствах залізничного транспорту (рис. 2.3., стор. 144) автором виділяється аналіз і вибір стратегічних альтернатив за критеріями ефективності, відповідності й ризику, що здійснюється на основі визначення рівня компетентності управління інвестиційною діяльністю. Дисертанту доцільно було б зупинитися і на характеристиці методики визначення рівня компетентності управління інвестиційною діяльністю.

4 Розкриваючи передумови і складові компетентнісного підходу до формування альтернатив інвестиційної стратегії підприємств залізничного транспорту (рис. 2.5., стор. 152), автор вказує на необхідність розвитку їх інвестиційної компетентності. Необхідно було пояснити авторське бачення поняття «інвестиційна компетентність підприємств залізничного транспорту».

5 Серед суб'єктів запропонованої організаційної структури забезпечення реалізації державно-приватного партнерства на підприємствах залізничного транспорту (рис. 2.10., стор. 177) дисертантом виділяється проектний офіс з питань державно-приватного партнерства в інфраструктурі «SPILNO». Потребує пояснення авторське бачення його призначення в процесі забезпечення ефективності проектної діяльності у сфері державно-приватного партнерства.

6 Робота істотно виграла б, якби розроблений дисертантом інструментарій формування організаційно-економічного забезпечення управління інвестиційною діяльністю підприємств залізничного транспорту було доповнено аналізом та визначенням груп стратегічних чи потенційних для співробітництва в проектах державно-приватного партнерства інвесторів.

7 Розглядаючи методи управління інвестиційними ризиками (стор. 161-166), поза увагою дисертанта залишилося питання ідентифікації та оцінювання рівня інвестиційних ризиків, що є важливим етапом управління ними. В тексті роботи слід було зупинитися на аналізі існуючих методик.

Зазначені зауваження не знижують високого наукового рівня дисертаційної роботи Гараєва Мікаїла Вагіф огли.

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

Дисертаційна робота Гараєва Мікаїла Вагіф огли «Організаційно-економічне забезпечення управління інвестиційною діяльністю підприємств залізничного транспорту» 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 Гараєва М.В. як вирішення важливої науково-прикладної проблеми – удосконалення теоретичних положень, методичних підходів і практичних рекомендацій щодо формування організаційно-економічного забезпечення управління інвестиційною діяльністю підприємств залізничного транспорту. 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 «Організаційно-економічне забезпечення

управління інвестиційною діяльністю підприємств залізничного транспорту» відповідає вимогам пунктів 9, 11, 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 кандидатських дисертаційних робіт, а її автор Гараєв Мікаїл Вагіф огли заслуговує на присвоєння наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.04 – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності).

Офіційний опонент

доктор економічних наук, професор,
професор кафедри менеджменту та
публічного адміністрування
Харківського національного
університету будівництва
та архітектури

О. ЧУПІР

«15» листопада 2019 року



СЕРГІЙ ІВАНОВИЧ ХИЦА 15 листопада 19
І. БАБІВСЬКА

Відомі отримано
спеціальною вченою
радою № 04.820.05
20 листопада 19
Учений секретар
Чорнобровка І. В. *у.в.с.*