

ВІДГУК

офіційного опонента на дисертаційну роботу

Панченко Наталії Георгіївни

«Теоретико-методологічні основи формування системи соціальної відповідальності на залізничному транспорті», 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

Залізничний транспорт України, стан якого нині характеризується поширенням кризових явищ, обумовлених як і зовнішніми, так і внутрішніми деструктивними факторами, потребує термінового вирішення низки завдань щодо оновлення виробничо-технологічної бази, впровадження сучасних транспортно-логістичних послуг високої якості, забезпечення ефективності експлуатаційної та виробничої діяльності, що в сукупності орієнтовані на розвиток конкурентних переваг вітчизняної залізничної галузі. В умовах поширення процесів європейської інтеграції України і міжнародного співробітництва вітчизняний залізничний транспорт, що знаходиться в процесі реформування, повинен враховувати світову практику створення конкурентних переваг, ефект від якої визначається новою якістю корпоративного управління. Зокрема константою є той факт, що сучасні управлінські технології ґрунтуються на нових етичних нормах ведення бізнесу, стандартах корпоративної соціальної відповідальності, відкритості інформації про результативність за допомогою системи зворотного зв'язку з зацікавленими сторонами, що забезпечує вдосконалення інституційного середовища і адаптацію його норм і правил до постійно змінюваних умов і критеріїв економічного розвитку.

Зважаючи на вагомий роль соціальної відповідальності в забезпеченні динамічного розвитку залізничного транспорту, тему дисертаційного дослідження Панченко Н.Г., що має на меті формування системи соціальної відповідальності на залізничному транспорті в сьогочасних умовах поширення кризових явищ, слід визначити актуальною.

Необхідно зазначити, що дисертаційна робота Панченко Н.Г. відрізняється новим підходом до вирішення проблем розвитку залізничного транспорту, що ґрунтується на антикризових властивостях соціально відповідального господарювання, використанні нової концепції та інструментарію у сфері взаємодії залізничного транспорту з суспільством, соціального захисту персоналу, забезпечення якості транспортних послуг і екологічно безпечної діяльності.

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), Стратегії сталого розвитку «Україна – 2020» (схвалена Указом Президента України від 12 січня 2015 р. № 5/2015).

2. Ступінь обґрунтованості наукових положень, висновків і рекомендацій

Достовірність і обґрунтованість наукових результатів, висновків і рекомендацій, сформульованих дисертантом забезпечується:

- вивченням дисертантом широкого кола теоретичних і методичних напрацювань вітчизняних і зарубіжних авторів щодо соціально відповідального ведення бізнесу суб'єктами господарювання;

- застосуванням загальнонаукових і спеціальних методів дослідження; у т. ч. порівняльного аналізу і графічного методу, систематизації і класифікації, системного підходу, моделювання, абстрагування і логічного аналізу, кореляційно-регресійного аналізу.

- врахуванням положень законодавчої і нормативної бази у сфері економіки залізничного транспорту, використанням даних Державної служби статистики України, матеріалів українських і зарубіжних періодичних друкованих видань.

Зміст дисертації Панченко Н.Г. свідчить про достатнє володіння автором методами економічних досліджень, що дозволило їй розробити інструментарій розвитку соціальної відповідальності на залізничному транспорті в умовах поширення кризових явищ. Висновки дисертації є логічним завершенням і загальним підсумком здійснених автором досліджень. Дисертація насичена 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 і висновки.

В першому розділі автором проведено критичний аналіз підходів і концепцій становлення сучасної теорії соціальної відповідальності (с. 39-57), що стало основою для виявлення таких функціональних властивостей соціально відповідального господарювання, як антикризова, інноваційна, інтеграційна, комунікаційна та морально-виховна (с. 58-59). На основі

систематизації видів соціальної відповідальності надано авторські пропозиції щодо удосконалення класифікації соціальної відповідальності залізничного транспорту за рахунок виділення її груп за такими ознаками: періодичність реалізації інструментів; групи стейкхолдерів АТ «Укрзалізниця», рівень формування інструментів (с. 63).

Розкриття тенденцій та закономірностей соціально-економічної трансформації на залізничному транспорті (с. 64-68) дозволило ідентифікувати зміну підходів до провадження соціально відповідальної політики і визначення пріоритетів залізничної компанії у сферах соціальної та екологічної відповідальності, що стало підґрунтям для авторської періодизації розвитку концепції соціальної відповідальності в залізничній галузі (с. 68-69), яка включає сім етапів (підготовчий, законодавчого формування, оптимізації, рецесії, відновлення, регресу, трансформації).

Проведений аналіз функціонування залізничного транспорту за роки незалежності України і характеристика нинішнього етапу розвитку АТ «Укрзалізниця» (с. 69-85) вказали на наявність значної кількості негативних факторів впливу на діяльність галузі та поглиблення проявів системної кризи (с. 85-86). Зважаючи на виділені властивості соціальної відповідальності, для подолання системних деструкцій розвитку АТ «Укрзалізниця» розроблений антикризовий підхід до розвитку соціальної відповідальності залізничного транспорту, що ґрунтується на розкритті зовнішніх і внутрішніх загроз, ризиків реформування галузі (с. 90-91).

З метою подолання існуючих недоліків соціально відповідального господарювання у вітчизняній залізничній галузі розроблено концепцію формування системи соціальної відповідальності на залізничному транспорті, що передбачає поетапну реалізацію інструментів підвищення ефективності мотивації та залученості персоналу, розвитку стратегічного партнерства зі стейкхолдерами, покращення антикризового управління та менеджменту якості послуг, стимулювання екологічного прогресу, удосконалення організації благодійної діяльності та формування ділового іміджу залізничного транспорту на трьох рівнях управління галуззю: корпоративний, тактичний і оперативний (с. 106-111).

Другий розділ присвячено розкриттю особливостей розширення соціальної взаємодії залізничного транспорту з суспільством. Дисертантом з'ясовано значимість принципів соціально відповідального господарювання для розширення міжнародної співпраці залізничного транспорту та визначено його ключових міжнародних стейкхолдерів для поглиблення стратегічного соціального партнерства за такими групами, як освіта; екологічна діяльність; інвестиційна діяльність; інфраструктурна діяльність залізничного транспорту (стор. 128-131). На цій основі розроблено організаційно-економічну модель формування стратегічного соціального партнерства за участю залізничного транспорту і міжнародних стейкхолдерів (стор. 132-134).

Визначаючи напрями співпраці АТ «Українська залізниця» з державними та місцевими органами влади дисертант особливу увагу приділяє державному соціальному замовленню (с. 143-144). Для своєчасного врахування змін умов надання соціальних послуг і виявлення симптом кризових явищ з метою уникнення чи локалізації їхнього впливу на якість соціальних послуг розроблено подвійну систему моніторингу рівня виконання соціального замовлення, яка включає державну та корпоративну складову (с. 153-155).

Вагому роль у зовнішній системі координат соціальної відповідальності залізничного транспорту автор надає благодійній діяльності та волонтерському руху. На основі вивчення особливостей здійснення благодійної діяльності суб'єктів господарювання на сучасному етапі економічного розвитку (с. 157-161) розроблено організаційно-економічний підхід до стратегічного управління діяльністю корпоративних волонтерських груп на залізничному транспорті (с. 170-174), що розкриває особливості формування та реалізації стратегії благодійного заходу та функції і напрями діяльності відповідної керівної служби АТ «Укрзалізниця».

Третій розділ дисертації присвячено вивченню і удосконаленню інструментарію управління персоналом залізничного транспорту на принципах соціальної відповідальності. Автором досліджено соціальну політику залізничного транспорту в трудовій сфері, систематизовано фактори деструктивного впливу на рівень зайнятості персоналу АТ «Укрзалізниця», проведено кореляційний аналіз впливу факторів на зменшення чисельності персоналу залізниць і встановлено взаємозв'язок між зміною середньомісячної заробітної плати працівника та зміною середньооблікової кількості працівників основної діяльності по залізницям (с. 207-215). Отримані висновки щодо поширення кадрових ризиків на залізничному транспорті стали підґрунтям для розробки інструментарію системи антикризового управління персоналом (с. 216-217) та моделі управління соціальними інвестиціями в системі забезпечення якості трудового життя працівників залізничного транспорту. В якості базису вибору сценарію забезпечення соціального розвитку персоналу залізниць (інертний, оптимістичний, прогресивний) дисертантом запропоновано оцінювання співвідношення темпів зростання кадрових ризиків та темпів зростання обсягу інвестицій у соціальний розвиток працівників (с. 253-256).

У четвертому розділі досліджено соціальну відповідальність як інструмент гармонізації відносин АТ «Українська залізниця» з бізнес-партнерами та споживачами. В першу чергу автор звертає увагу на якість залізничних послуг, розкриває вимоги споживачів та прояви зниження якості послуг залізничного транспорту (с. 267-276), що стало основою для висновку про необхідність покращення якості послуг залізничного транспорту і відновлення довіри клієнтів до АТ «Укрзалізниця». Для

вирішення окресленого завдання розроблено положення щодо впровадження соціальної відповідальності в систему управління якістю АТ «Укрзалізниця» на основі застосування стандартизованих та соціально-етичних інструментів (с. 282-284).

Проведений дисертантом аналіз взаємодії залізничного транспорту з бізнес-партнерами та споживачами вказав на уповільнення процесів реформування і поглиблення декларативного характеру реалізації ключових проєктів у залізничній галузі, що спровокувало загострення ризиків, які автором систематизовано за такими групами: законодавчі, організаційно-управлінські, фінансово-інвестиційні, корупційні, кадрові, репутаційні, техніко-технологічні, екологічні, ризик-фактори безпеки, відносин з клієнтами та партнерських відносин (с. 291-294). Вивчення наукових напрацювань у сфері управління ризиками підприємств (с. 295-300), дозволило дисертанту розробити систему ризик-менеджменту на залізничному транспорті, що забезпечує ідентифікацію ризиків і оцінювання перспективних наслідків їх реалізації, підвищення ефективності стратегічних та операційних бізнес-процесів, покращення рівня економічної та інформаційної безпеки на залізничному транспорті.

Враховуючи поглиблення кризи довіри з боку ключових стейкхолдерів і погіршення іміджу залізничного транспорту, дисертантом розкрито перспективні елементи формування корпоративного іміджу залізничної компанії і критерії їх оцінювання у внутрішньому та зовнішньому вимірах (с. 307-310) та розроблено адаптивну модель маркетингу взаємодії (с. 318-321), яка містить фокус-орієнтири і фокус-мотиви розвитку взаємовідносин залізничного транспорту зі споживачами та бізнес-партнерами, досягнення яких стає можливим на основі застосування маркетингових інструментів та інформаційно-комунікативних каналів взаємодії.

У п'ятому розділі висвітлено особливості управління екологічною діяльністю в контексті реалізації політики соціальної відповідальності на залізничному транспорті. Проведений аналіз параметрів діяльності галузі в екологічній сфері (с. 329-336) та розкриття еволюції управління екологічною діяльністю суб'єктів господарювання (с. 338-340) і підходів до екологічної модернізації (с. 340-341) дозволило автору розробити оптимізаційний підхід до управління екологічною діяльністю на залізничному транспорті за критерієм екологічного прогресу. Даний підхід покладено в основу формування системи управління екологічною діяльністю на залізничному транспорті, у межах якої інтегровано такі напрями, як екологічна безпека, охорона навколишнього середовища, ресурсозбереження і екологічна модернізація, та визначено підсистеми забезпечення їхньої ефективної реалізації: цільову, позиціонування (екологічна політика і стратегія), технологій управління, оптимізаційну, ресурсного забезпечення (с. 345-349).

Вагому роль в забезпеченні екологічного прогресу на залізничному

транспорті автор відводить ресурсозбереженню. Розкриття сутності та теоретичного базису ресурсозбереження (с. 350-360) дозволило сформулювати концептуальні положення управління ресурсозбереженням на залізничному транспорті (стор. 360-362) і розробити на цій основі компетентнісно-підприємницький підхід до формування стратегії ресурсозбереження на підприємствах залізничного транспорту (стор. 368-372).

Для забезпечення екологічного відповідального ведення бізнесу дисертант пропонує низку ініціатив щодо модернізації організаційно-економічного інструментарію екологічної діяльності залізничного транспорту. Визначені недоліки організаційної структури управління екологічною діяльністю АТ «Укрзалізниця» (стор. 372-373) дозволили аргументувати положення щодо її удосконалення на основі створення відділу екологічного контролінгу (с. 374-380). З метою отримання комерційних ефектів від екологізації запропоновано активізувати діяльність з екологічного маркетингу на залізничному транспорті і визначено його ключові інструменти (с. 382-384). З'ясовано недоліки традиційної системи мотивації персоналу в забезпечення ефективності екологізації і визначено складові прогресивної системи екологічної мотивації, в межах якої надано пропозиції щодо формування статусно-рейтингової системи екологічної мотивації персоналу і залучення коштів для фондів екологічного стимулювання з зовнішніх джерел (с. 390-392).

В цілому у дисертації автором сформовано нове вирішення науково-прикладної проблеми створення теоретико-методологічних положень, методичних підходів і практичних рекомендацій щодо формування системи соціально відповідального господарювання на залізничному транспорті в умовах поширення криз і ризиків, в основу якої покладено комплекс стратегічно орієнтованих і антикризових інструментів досягнення соціально-ефективної діяльності залізничного транспорту.

За сукупністю та рівнем викладення наукових положень дисертаційну роботу Панченко Наталії Георгіївни 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 Панченко Н.Г. відзначається творчим характером та містить результати, що характеризуються науковою новизною. Наукова новизна одержаних здобувачем результатів полягає у наступному:

вперше:

- розроблено антикризовий підхід до розвитку системи соціальної відповідальності на залізничному транспорті (с. 85-91), особливістю якого є врахування пріоритету і антикризових властивостей соціально

відповідального господарювання;

- визначено періоди розвитку системи соціальної відповідальності в галузі, що відображають ключові її зміни відповідно до процесів утілення реформ і включають такі етапи, як підготовчий, законодавчого формування, оптимізації, рецесії, відновлення, регресу і трансформації (с. 64-69);

- сформовано оптимізаційний підхід до управління екологічною діяльністю на залізничному транспорті за критерієм екологічного прогресу (с. 338-349), який став підґрунтям для розроблення системи управління екологічною діяльністю АТ «Укрзалізниця» і включає такі підсистеми забезпечення ефективної реалізації ключових напрямків управління екологічною діяльністю (екологічна безпека, охорона навколишнього середовища, ресурсозбереження і екологічна модернізація), як цільова, позиціонування (екологічна політика і стратегія), технологій управління, оптимізаційна, ресурсного забезпечення, та сприятиме забезпеченню комплексної екологічної модернізації галузі;

- розроблено компетентнісно-підприємницьку модель формування стратегії ресурсозбереження на залізничному транспорті (с. 369-372), в якій розкрито альтернативні стратегії ресурсозбереження на різних рівнях управління залізничним транспортом, зокрема корпоративний рівень – пасивна, активна і проактивна; рівень структурних підрозділів регіональних філій – орієнтації на позиковий досвід, копіювання та адаптації досвіду інших підрозділів, фокусування на компетентності.

удосконалено:

- концептуальні положення формування системи соціальної відповідальності на залізничному транспорті, які визначають інструменти розвитку соціальної відповідальності для корпоративного, тактичного і оперативного рівня управління галуззю (с. 106-111);

- класифікацію соціальної відповідальності на залізничному транспорті на основі виділення її видів за такими ознаками, як періодичність реалізації інструментів, групи стейкхолдерів залізничного транспорту, рівні формування інструментів (с. 63);

- організаційно-економічний підхід до стратегічного управління діяльністю корпоративних волонтерських груп на залізничному транспорті, який ґрунтується на створенні в структурі АТ «Укрзалізниця» відповідної служби та визначає особливості формування і реалізації стратегії благодійного заходу за участю корпоративних волонтерських груп (с. 169-175);

- процес виконання соціального замовлення залізничним транспортом на основі впровадження подвійної системи моніторингу (с. 153-155), реалізація якого дозволить своєчасно врахувати зміни умов надання соціальних послуг, виявляти симптоми кризових явищ з метою уникнення чи локалізації їхнього впливу на якість соціальних послуг та сприятиме підвищенню соціально-економічної ефективності участі залізничного

транспорту в державних і регіональних соціальних програмах;

- модель управління соціальними інвестиціями в системі забезпечення якості трудового життя працівників залізничного транспорту (с. 248-256) шляхом включення механізму вибору сценаріїв (інертний, оптимістичний, прогресивний) забезпечення соціального розвитку персоналу залізниць на основі оцінювання рівня співвідношення кадрових ризиків і обсягу соціальних інвестицій;

- систематизацію ризик-факторів взаємодії залізничного транспорту зі стейкхолдерами за рахунок виділення таких груп ризик-факторів, як законодавчі, організаційно-управлінські, фінансово-інвестиційні, корупційні, кадрові, репутаційні, техніко-технологічні та екологічні, ризик-фактори безпеки, відносин з клієнтами та партнерських відносин (с. 291-294);

- підхід до формування системи ризик-менеджменту на залізничному транспорті на основі реалізації відповідного інструментарію за такою процедурою, як визначення потенційних джерел ризику, ідентифікація ризик-факторів взаємодії залізничного транспорту зі стейкхолдерами, оцінюванні ризик-факторів, передумов і наслідків їх виникнення, розроблення адаптивного інструментарію, підготовка аналітичної звітності щодо результативності використання системи ризик-менеджменту на залізничному транспорті та її змістовному коригуванні (с. 300-302);

- адаптивну модель маркетингу взаємодії в контексті реалізації соціально відповідальних ініціатив розвитку залізничного транспорту шляхом використання маркетингових інструментів та інформаційно-комунікативних каналів взаємодії зі споживачами та бізнес-партнерами, що дозволить зміцнити діалогові комунікативні взаємозв'язки з ключовими для галузі стейкхолдерами та створити умови для формування її позитивного корпоративного іміджу і позиціонування як соціально-відповідального суб'єкта господарювання (с. 307-310; с. 318-321);

- організаційно-економічний інструментарій управління екологічною діяльністю на залізничному транспорті за рахунок створення відділу екологічного контролінгу (с. 375-376), впровадження комплексу інструментів екологічного маркетингу (с. 378-382) та формування статусно-рейтингової системи екологічної мотивації персоналу і залучення коштів для фондів екологічного стимулювання з зовнішніх джерел, впровадження яких сприятиме підвищенню ефективності системи управління екологічною діяльністю в галузі (с. 389-391).

дістали подальшого розвитку:

- наукові положення щодо забезпечення соціально відповідального управління персоналом в умовах кризи, які включають проведення кореляційного аналізу оцінки впливу факторів на рівень зайнятості працівників залізниць і антикризові інструменти реалізації кадрової політики на залізничному транспорті (стор. 216-217);

– інструментарій управління якістю послуг залізничного транспорту з позиції соціально відповідального підходу за рахунок застосування стандартизованих і соціально-етичних інструментів задля досягнення високої якості послуг залізничного транспорту, підвищення задоволеності споживачів і покращення їхнього ставлення до залізничної компанії (стор. 281-284).

4. Практичне значення отриманих результатів дослідження.

Значущість основних результатів дисертаційної роботи підтверджується їх застосуванням у діяльності: регіональної філії «Придніпровська залізниця» ПАТ «Укрзалізниця» (акт впровадження №174/18 від 15.08.2018 р.), регіональної філії «Південна залізниця» АТ «Укрзалізниця» (акт впровадження № 97 від 22.11.2018 р.), регіональної філії «Південно-Західна залізниця» АТ «Укрзалізниця» (акт впровадження № 241/12 від 20.12.2018 р.); філії «Українська швидкісна компанія» ПАТ «Укрзалізниця» (акт впровадження № 1123/18 від 01 листопада 2018 р.), ПрАТ «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту» (акт впровадження №754/1 від 14.02.2019 р.).

Теоретичні та практичні розробки, запропоновані в дисертації, використовуються в навчальному процесі Українського державного університету залізничного транспорту при викладанні дисциплін «Соціальна відповідальність та інтелектуальна власність», «Економіка праці та соціально-трудова відносини», «Економіка підприємства», «Економіка вражень», «Управління трудовим потенціалом», «Ресурсозбереження», «Теорія ймовірностей і математична статистика» і при виконанні випускних робіт магістрів (акт впровадження від 23 жовтня 2018 р.).

Серед конкретних шляхів використання результатів дослідження можна зазначити наступні:

- організаційно-економічний підхід до стратегічного управління діяльністю корпоративних волонтерських груп на залізничному транспорті;
- модель управління соціальними інвестиціями в системі забезпечення якості трудового життя працівників залізничного транспорту;
- адаптивна модель маркетингу взаємодії в контексті реалізації соціально відповідальних ініціатив розвитку залізничного транспорту;
- інструментарій управління якістю послуг залізничного транспорту з позиції соціально відповідального підходу.
- підхід до екологічної мотивації на основі рейтингового оцінювання.

5. Оцінка повноти викладення дослідження в опублікованих роботах.

За результатами дослідження Панченко Н.Г. опубліковано 51 наукові праці, серед яких 1 одноосібна монографія та 1 колективна монографія, 22 статті в наукових фахових виданнях (з них 21, що входять до наукометричних баз даних), 1 стаття в зарубіжному науковому виданні (входить до наукометричних баз даних), 5 статей в інших виданнях, 21 матеріал і тези доповідей на науково-практичних конференціях. Загальний обсяг наукових праць складає 34,6 друк. арк., з них особисто автору належать 32,4 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 Панченко Н.Г. складається зі вступу, п'яти розділів, загальних висновків, додатків, списку використаних джерел. Загальний обсяг роботи становить 482 сторінки, у т. ч. основний текст займає 359 сторінок. Матеріали дисертації проілюстровано 79 рисунками, 36 таблицями та містять 5 додатків. Список використаних джерел налічує 502 найменування.

Логіка дисертаційного дослідження підпорядкована поставленій меті та завданням, визначає структуру роботи. Структура дисертаційної роботи узгоджена з назвою, метою та завданнями дослідження. Оформлення дисертації та автореферату Панченко Н.Г. відповідає чинним вимогам, наукові положення викладено конкретно, логічно, висновки і рекомендації ґрунтуються на результатах авторських досліджень проблеми.

7. Дискусійні положення та зауваження до роботи.

У дисертаційній роботі вирішується широке коло складних завдань. Проте як і у будь-якому науковому дослідженні, в ній наявні окремі дискусійні положення, а до деяких авторських напрацювань є незначні зауваження. Зокрема:

1 У п. 1.1 «Еволюція розвитку теорії соціальної відповідальності» необхідно розкрити види соціально відповідальної діяльності підприємств залізничного транспорту. Це сприятиме підвищенню результативності

діагностики соціальної відповідальності залізничного транспорту і виявленню ключових сфер і напрямів поліпшення соціальної діяльності в галузі.

2 На с. 93-95 дисертант надає рейтинг прозорості регіональних філій АТ «Укрзалізниця», однак при цьому не розкриває складові індексу прозорості і не здійснює порівняння прозорості АТ «Укрзалізниця» з іншими державними компаніями для яких проводилося таке оцінювання, що знижує аргументованість висновків про ситуацію щодо соціальної відповідальності залізничної галузі.

3 В п. 2.1. розкриваючи соціальне значення залізничного транспорту для держави та регіонів доцільно проаналізувати дані про розмір і стан виплати АТ «Укрзалізниця» податків і платежів в бюджети державного і місцевого рівнів.

4 Розкриваючи фактори впливу на персонал залізничного транспорту на рис. 3.13. «Класифікація деструктивних факторів, що впливають на трудовий потенціал АТ «Укрзалізниця» (с. 197) автор враховує негативний вплив процесів реформування, однак не показує напрямки і наслідки такого впливу.

5 Визнаючи на с. 224-225 необхідність модернізації і уніфікації технологій найму і відбору персоналу, було б доцільно вказати інноваційні інструменти в даній сфері.

6 Приділяючи значну увагу соціальному захисту і соціальному розвитку персоналу залізничного транспорту (с. 228-236), поза увагою автора залишилося важливе питання збереження соціальної інфраструктури залізничного транспорту.

7 Цікавими з наукової точки зору є пропозиції щодо використання як критерію екологічного прогресу показника «екологічна вартість бізнесу» (с. 341-344), однак з практичної точки зору нині відсутня можливість його визначення у зв'язку з недосконалістю обліку екологічного фактора.

Проте не зважаючи на зазначені недоліки та дискусійні моменти дисертаційна робота Панченко Н.Г. є ґрунтовною науковою працею, яка закладає методологічні і концептуальні засади формування системи соціального відповідального господарювання залізничного транспорту в сучасних умовах.

8. Загальний висновок.

Сукупність результатів дисертаційної роботи Панченко Наталії Георгіївни «Теоретико-методологічні основи формування системи соціальної відповідальності на залізничному транспорті» вирішує науково-прикладну проблему, яка полягає в обґрунтуванні концептуальних засад та методологічних принципів ведення соціально відповідального господарювання на залізничному транспорті в умовах системної кризи.

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

У цілому дисертаційна робота відповідає вимогам паспорта спеціальності та пп. 9, 10, 12, 13, 14 Порядку присудження наукових ступенів і присвоєння вченого звання старшого наукового співробітника, а тому її автор Панченко Наталія Георгіївна заслуговує на присудження наукового ступеня доктора економічних наук за спеціальністю 08.00.03 – економіка та управління національним господарством.

Офіційний опонент:

доктор економічних наук, доцент,
професор кафедри економіки та менеджменту
Харківського національного університету
імені В. Н. Каразіна



В.П. Третьак

НАЧАЛЬНИК СЛУЖБИ УПРАВЛІННЯ
ПЕРСОНАЛОМ



Handwritten signature of the official responsible for personnel management

Від *В.П. Третьак* отримано
спеціалізованою вченою
радою *Р* 64.620.05
«14» *червня* 20*19* р.
Учений секретар
Чорнобровка І.В. *Чорнобровка*