

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 дисертаційної роботи

Сьогодні ключовою умовою забезпечення конкурентоспроможності підприємств залізничного транспорту на ринку перевезень є покращення технічного стану залізниць та підвищення на цій основі якості транспортно-логістичного обслуговування споживачів. Адже неефективна галузева політика фінансування процесів відтворення основних засобів призвела до обмеження технічного та експлуатаційного ресурсу залізниць і обумовила скорочення попиту на залізничні перевезень.

Наразі для впровадження європейських стандартів якості транспортного обслуговування необхідно забезпечити реалізацію масштабних проектів технологічної модернізації та технічного оновлення – проектів, пов'язаних з впровадження цифрових технологій та розбудовою високоінтелектуальних залізниць. В умовах скорочення рівня доходів залізниць та низької ефективності системи управління інвестиціями на підприємствах залізничної галузі виникає необхідність в формуванні інвестиційного потенціалу адекватного нагальним інвестиційним потребам за рахунок удосконалення організаційно-економічного забезпечення управління інвестиційною діяльністю підприємств залізничного транспорту. Все це визначає доцільність та актуальність обраної Гараєвим М. В. теми дисертації та своєчасність проведеного дослідження.

Поряд з існуючими науковими роботами та пропозиціями вчених щодо удосконалення управління інвестиційною діяльністю підприємств залізничного транспорту дисертаційна робота Гараєва М. В. відрізняється комплексністю і новими підходами до вирішення означеної проблеми.

Робота має тісний зв'язок з положеннями таких документів, як Стратегія АТ «Укрзалізниця» на 2019–2023 роки (затверджено розпорядженням Кабінету Міністрів України від 12 червня 2019 р. № 591-р), Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року (затверджена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р), Державна цільова програма реформування залізничного транспорту на 2010–2019 роки (затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 р. № 1390).

Наукові результати і висновки дисертаційної роботи 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), в межах якої автором розроблено методичний підхід до визначення пріоритетності інвестування на підприємствах залізничного транспорту.

2. Ступінь обґрунтованості наукових положень, висновків і рекомендацій

Аналіз поданої до захисту дисертації, автореферату та публікацій дисертанта дозволяє дійти висновку, що наукова обґрунтованість і достовірність викладених у них результатів забезпечується коректністю вибору та творчим використанням наукових підходів, чітким визначенням об'єкту та предмету дослідження, мети і завдань дисертаційної роботи, системним вивченням та узагальненням результатів наукових розробок вітчизняних і зарубіжних фахівців з проблематики управління інвестиційною діяльністю підприємств, логічністю викладення та аргументованістю подання одержаних наукових результатів, ретельністю

вибору з критичним осмисленням значної кількості літературних джерел (понад 270 вітчизняних та іноземних публікацій).

Підтвердженням наукової обґрунтованості та достовірності результатів дисертаційної роботи також є впровадження її положень в практичну діяльність трьох підприємств залізничного транспорту (Куп'янської дирекції залізничних перевезень, Харківської автобази та Харківської дистанції захисних лісонасаджень регіональної філії «Південна залізниця» АТ «Укрзалізниця»), а також апробація на міжнародних та всеукраїнських науково-практичних конференціях (загалом на 9 конференціях у містах Дніпро, Харків, Київ, Одеса, Луцьк).

Структура дисертації є логічною, в ній чітко визначена теоретична та практична складові. Зміст роботи повною мірою розкриває встановлене для розв'язання наукове завдання.

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

Аналіз інвестиційної діяльності підприємств залізничного транспорту (стор. 27–50), зокрема дослідження особливостей функціонування галузевих підприємств, визначення стану та виявлення тенденцій з оновлення рухомого складу, дозволив дисертанту деталізувати напрями капітального інвестування та систематизувати фактори, що мають найбільш вагомий вплив на інвестиційну діяльність галузевих підприємств.

Ці фактори поділено в три групи факторів (фактори глобального, національного та галузевого рівнів), а групу галузевого рівня деталізовано за рахунок визначення організаційно-управлінських, виробничих, фінансово-кредитних, інформаційних, інтелектуально-кадрових, інноваційно-технологічних, маркетингових, інституціональних факторів та бізнес-факторів (стор. 50–55).

Розуміючи важливість підвищення рейтингу підприємств залізничного транспорту на міжнародному і вітчизняному інвестиційному ринку для відновлення технічного та експлуатаційного ресурсу залізниць, дисертантом аргументовано доцільність формування і розвитку інвестиційного потенціалу підприємств галузі з урахуванням глобальних інвестиційних

трендів. Дослідження еволюції наукових підходів до трактування сутності поняття інвестиційного потенціалу підприємства та структуризації його елементів (стор. 57–67) дозволило автору дисертації виділити ключові аспекти інвестування, розкрити авторське бачення сутності «інвестиційний потенціал» та встановити його ключові елементи (стор. 68–70).

Враховуючи вагомість створення передумов для нарощення інвестиційних можливостей залізничної галузі подано систематизацію детермінант розвитку його ключових складових, а саме: організаційно-управлінської, виробничої, інтелектуально-кадрової, фінансово-кредитної, інноваційно-технологічної, інституціональної, інформаційної, маркетингової, соціальної та бізнес- компонент (стор. 70–74).

На основі вивчення особливості розроблення і реалізації інвестиційних проектів розвитку підприємств залізничного транспорту дисертантом удосконалено класифікацію інвестиційних проектів на підприємствах галузі (стор. 94–100) і розкрито причини низької ефективності їх практичного втілення (стор. 102–109).

Зважаючи на необхідність підвищення ефективності інвестиційної діяльності підприємств залізничного транспорту, дисертантом вивчено концептуальні положення теорії управління інвестиційною діяльністю підприємств (стор. 112–127), що дозволило розкрити сутність, суб'єкти, об'єкти, мету і завдання, принципи і функції системи управління інвестиційною діяльністю у галузі (стор. 128–130).

Ґрунтуючись на існуючих недоліках управління інвестиційною діяльністю підприємств залізничного транспорту, дисертантом обґрунтовано доцільність формування відповідного організаційно-економічного забезпечення на основі системно-адаптивного підходу, який забезпечує перехід інвестиційного механізму в більш гнучку і мобільну форму функціонування, що сприятиме його відповідності сучасним умовам. Для удосконалення організаційно-економічного забезпечення управління інвестиційною діяльністю підприємств залізничного транспорту запропоновано впровадження когнітивно-інформаційних технологій, що сприятимуть підвищенню гнучкості, компетентності та превентивності управлінського процесу в інвестиційній сфері (стор. 134–136).

На основі розкриття сутності інвестиційної стратегії та змісту етапів її формування на підприємствах залізничного транспорту (стор. 136–145), а також встановлення типів інвестиційних стратегій підприємств (стор. 150) дисертантом визначено риси інвестиційного портфеля АТ «Укрзалізниця» та запропоновано враховувати під час розроблення інвестиційної стратегії можливість вибору сценаріїв інвестиційного інсорсингу і аутсорсингу (стор. 152–153). Останні, на думку автора, пов'язані з нарощенням власної компетентності та передачею функцій управління інвестиційними проектами компетентним стороннім суб'єктам господарювання.

Розуміючи те, що інвестиційна діяльність підприємств залізничного транспорту пов'язана з певними ризиками, автором вивчено зміст та види інвестиційних ризиків і на цій основі доповнено їх класифікацію ознакою «компоненти потенціалу конкурентостійкості» (стор. 154–159), розширено інструментарій управління інвестиційними ризиками підприємств галузі за рахунок обґрунтування доцільності застосування методу реальних опціонів (стор. 164–166).

Одним із головних наукових результатів є розроблений автором організаційний підхід до розвитку проектної діяльності підприємств залізничного транспорту на засадах державно-приватного партнерства, який передбачає створення офісу супроводу державно-приватного партнерства, що поєднує роботу таких відділів, як маркетингово-аналітичний, навчально-методичний, проектний, інформаційно-комунікаційний (стор. 177–185). Як зазначає дисертант, його створення дозволить забезпечити продуктивну співпрацю між партнерами і заінтересованими особами та підвищити ефективність інвестиційних проектів.

З метою підвищенні адаптивності інвестиційного управління на підприємствах залізничного транспорту автором внесено пропозиції щодо раціоналізації структури управління інвестиційною діяльністю підприємств залізничного транспорту (стор. 198–201), які передбачають створення інтеграційно-інформаційного середовища і децентралізацію управлінських функцій, їх розширення через урахування завдань інформаційно-комунікаційної взаємодії в інвестиційній сфері.

Це дозволило дисертанту представити організаційну структуру управління інвестиційною діяльністю підприємств залізничного транспорту (стор. 199).

Підвищити ефективність процесу формування і реалізації інвестиційних проектів підприємств залізничного транспорту запропоновано за рахунок створення цифрової інвестиційної платформи як інструменту комунікації та інформаційно-аналітичного забезпечення інвестиційної діяльності. Остання, об'єднуючи роботу інвестиційного порталу, системи управління інвестиційними проектами, CRM-системи для роботи з інвесторами і єдиної систему управління інвестиційною діяльністю, сприятиме оптимізації адміністративних процедур і підвищенню обґрунтованості управлінських рішень (стор. 211–215).

Враховуючи те, що найбільшою проблемою для підприємств залізничного транспорту, яка негативно впливає на якість транспортного обслуговування споживачів, є критичний стан тягового рухомого складу залізниць, дисертантом запропоновано методіку визначення пріоритетності інвестування тягового рухомого складу локомотивних депо. Даний методичний підхід ґрунтується на використанні 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. 230–232). Розраховано рівні пріоритетності інвестування оновлення тягового рухомого складу локомотивних депо Львів, Коростень, ім. Т. Шевченка, Полтава, Основа та зроблено висновок щодо необхідності першочергового оновлення тягового рухомого складу у локомотивному депо ім. Т. Шевченка, а потім у локомотивних депо Основа і Львів (стор. 221-247).

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

3. Наукова новизна, отримана в дисертаційній роботі.

Дисертаційна робота Гараєва М. В. відзначається творчим характером та містить результати, що характеризуються науковою новизною.

Наукова новизна одержаних здобувачем результатів полягає у наступному:

удосконалено:

– теоретичні основи формування організаційно-економічного забезпечення управління інвестиційною діяльністю підприємств залізничного транспорту, які, на відміну від існуючих, ґрунтуються на системно-адаптивному підході й включають положення: по-перше, щодо уявлення – про ключову роль когнітивно-інформаційних технологій у модернізації організаційно-економічного забезпечення як фактора прогресу в управлінській діяльності; по-друге, щодо побудови інвестиційної стратегії з урахуванням стратегічних альтернатив інвестиційного інсорсингу і аутсорсингу, типологізації видів інвестиційного ризику за ознакою «компоненти потенціалу конкурентостійкості» та управління інвестиційними ризиками з використанням методу реальних опціонів (стор. 133–135; стор. 143–153; стор. 157–159; стор. 164–166);

– організаційний підхід до розвитку проектної діяльності підприємств залізничного транспорту на засадах державно-приватного партнерства, який, на відміну від існуючих, передбачає створення офісу супроводу державно-приватного партнерства (стор. 177–185);

– процес формування і реалізації інвестиційних проектів підприємств залізничного транспорту, який, на відміну від існуючих, передбачає створення цифрової інвестиційної платформи як інструменту комунікації та інформаційно-аналітичного забезпечення інвестиційної діяльності (стор. 211–215);

– методичний підхід до визначення пріоритетності інвестування тягового рухомого складу локомотивних депо, який, на відміну від існуючих, ґрунтується на використанні 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);

набули подальшого розвитку:

– систематизація факторів впливу на інвестиційну діяльність підприємств залізничного транспорту, яка, на відміну від існуючих, передбачає виділення факторів 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);

– теоретичні положення розвитку інвестиційного потенціалу підприємств залізничного транспорту, які, на відміну від існуючих, полягають в уточненні змісту поняття «інвестиційний потенціал підприємств залізничного транспорту», його структурно-компонентного складу і включають систематизацію детермінант розвитку інвестиційного потенціалу, що передбачає їх поділ за організаційно-управлінською, виробничою, фінансово-кредитною, інформаційною, інтелектуально-кадровою, інноваційно-технологічною, маркетинговою, інституціональною та бізнес-компонентами (стор. 68–74);

– організаційні засади раціоналізації структури управління інвестиційною діяльністю підприємств залізничного транспорту, які, на відміну від існуючих, полягають у створенні інтеграційно-інформаційного середовища і децентралізації управлінських функцій і їх розширення через урахування завдань інформаційно-комунікаційної взаємодії в інвестиційній сфері (стор. 198–201).

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. Повнота викладення наукових положень, висновків і рекомендацій в опублікованих працях

Теоретичні положення та методичні рекомендації, викладені в дисертації, знайшли достатнє висвітлення в опублікованих за темою дослідження наукових працях. Основні положення дисертації опубліковані у 18 наукових працях, 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

Дисертаційна робота 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.

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.

7. Дискусійні положення та зауваження до змісту дисертації

Слід відзначити достатньо високий рівень теоретичних та прикладних досліджень виконаних в роботі, але слід зауважити, що мають місце деякі недоліки та дискусійні питання. Основні з них зводяться до такого:

1 Потребує додаткового пояснення авторське бачення структурно-компонентного складу інвестиційного потенціалу підприємств залізничного транспорту (стор. 69–70), а саме те, що лягло в основу виділення таких складових. Оскільки відповідно до запропонованого структурно-компонентного складу інвестиційного потенціалу підприємств залізничного транспорту дисертантом виділено і детермінанти його розвитку.

2 Пропозицію автора щодо доцільності впровадження стратегії інвестиційного інсорсінгу та аутсорсінгу (рис. 2.3) слід було доповнити конкретним інструментарієм їх реалізації на підприємствах залізничного транспорту.

3 Цікавою є пропозиція дисертанта, що стосується впровадження методу реальних опціонів в управління інвестиційними ризиками на підприємствах залізничного транспорту (стор. 164–166). Однак робота виглядала б значно краще, якби запропоновані автором положення були розглянуті у розрізі конкретного інвестиційного проекту.

4 Розкриваючи на стор. 212, рис. 3.6. особливості формування і реалізації інвестиційного проекту з використанням цифрової інвестиційної платформи АТ «Укрзалізниця», дисертанту слід було виділити тих суб'єктів, хто може виступати в ролі міжнародних та вітчизняних інвесторів.

5 Позитивно характеризує дисертацію проведений автором аналіз перспективних інфраструктурних проектів розвитку залізничного транспорту (стор. 81–83). Однак робота мала б ще більше переваг, якби було розроблено карту стратегічних інвестиційних проектів розвитку підприємств залізничного транспорту.

6 Розробляючи інструментарій формування організаційно-економічного забезпечення управління інвестиційною діяльністю підприємств залізничного транспорту, автору дисертації слід було зупинитися і на характеристиці впливу реформ на інвестиційну привабливість підприємств галузі.

7 Значна увага в дисертації приділяється дослідженню кредитного портфелю та структури кредитних зобов'язань АТ «Укрзалізниця» (стор. 47–49; стор. 146–149). Автору роботу необхідно було проаналізувати й ті заходи, які вживають керівництвом галузі з метою мінімізації кредитних зобов'язань та диверсифікації існуючих інвестиційних ризиків.

Проте зазначені зауваження не знижують загальний досить високий науковий рівень дисертаційної роботи.

8. Загальний висновок

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

Належний науково-теоретичний ревінь, аргументованість і достовірність отриманих висновків і наданих рекомендацій, ступінь наукової новизни дають підстави для висновку, що дисертація Гараєва Мікаїла Вагіф огли на тему «Організаційно-економічне забезпечення управління інвестиційною діяльністю підприємств залізничного транспорту» відповідає вимогам пунктів 9, 11, 12, 13 і 14 «Порядку присудження наукових ступенів», затвердженого Постановою Кабінету Міністрів України від 24.07.2013 р. № 567 зі змінами, а тому її автор Гараєв М. В. заслуговує на присудження наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.04 – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності).

Офіційний опонент:

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

 В. П. Яновська

Проректор з науково-педагогічної роботи
Державного університету
інфраструктури та технологій

 Ю. П. Дудник

«18» листопада 2019 року

Відбуто
спеціалізованою вченою
радою А 04.870.05
«20» листопада 2019
учений секретар
Чорнобровка І. В.