

ДО СПЕЦІАЛІЗОВАНОЇ ВЧЕНОЇ РАДИ Д 64.820.05  
УКРАЇНСЬКОГО ДЕРЖАВНОГО УНІВЕРСИТЕТУ  
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

**ВІДГУК  
ОФІЦІЙНОГО ОПОНЕНТА**

доктора економічних наук, професора Прохорової Вікторії Володимирівни на дисертаційну роботу Федотової Ірини Володимирівни на тему:  
«Теоретико-методологічні засади управління життєздатністю підприємств автомобільного транспорту»,  
подану до захисту в спеціалізовану вчену раду Д 64.820.05 Українського державного університету залізничного транспорту на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук за спеціальністю 08.00.04 – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності)

Вивчення тексту дисертації здобувача, автореферату та опублікованих наукових праць дає підстави для представлення розгорнутої характеристики основних результатів дисертаційного дослідження та визначення її відповідності критеріям, які викладені у «Порядку присудження наукових ступенів».

**Актуальність теми дисертації, її зв'язок з галузевими та державними науковими програмами**

Підтримання ефективності функціонування та життєздатності підприємств транспортної галузі в даний час входить в сферу найважливіших стратегічних пріоритетів економічної політики держави в зв'язку з наростаючими тенденціями глобалізації світової економіки. Сучасний етап розвитку ринкової економіки диктує підприємствам автомобільного транспорту націленість на вирішення проблем сталого розвитку і викликає необхідність оцінки їх життєздатності з позицій визначення стратегій подальшого розвитку. Водночас в сучасному менеджменті приділяється недостатня увага вивченню особливостей управління життєздатними підприємствами як на операційному, так і на стратегічному рівні планування,

що в значній мірі знижує ефективність функціонування підприємств і їх життєздатність. Удосконалення методів та інструментів оцінки життєздатності підприємств покликане сприяти підвищенню ефективності прийнятих стратегічних управлінських рішень.

Традиційні методи забезпечення життєздатності та стійкого розвитку підприємств не дозволяють здійснити комплексне управління функціонуванням підприємства в умовах нестабільного зовнішнього і внутрішнього середовищ. Це обумовлює необхідність розробки та вдосконалення теоретико-методологічного і практичного економіко-управлінського інструментарію управління життєздатністю підприємств автомобільного транспорту при їх взаємодії з середовищем, що динамічно змінюється.

З огляду на це, дисертаційна робота Федотової І.В. набуває особливої актуальності щодо формування підходів до управління життєздатністю автотранспортних підприємств, які є одними з основних перевізників вантажів та пасажирів країни, в умовах трансформації бізнес-середовища.

Актуальність дослідження підтверджується також тим, що дисертацію виконано відповідно до напрямків науково-дослідних робіт та науково-дослідних тем Харківського національного автомобільно-дорожнього університету: «Соціально-економічні проблеми функціонування і розвитку підприємств автомобільного транспорту» (номер державної реєстрації 0116U000952), де автором було удосконалено концептуальні положення інтегрованої логістики підприємства; «Соціально-економічні проблеми функціонування і розвитку автомобільного транспорту» (номер державної реєстрації 0117U005212), де автором було визначено основні рівні та структура взаємовідносин підприємства з партнерами на основі метасистемного підходу; «Проблеми управління підприємствами на автомобільному транспорті» (номер державної реєстрації 0119U000639), де автором було запропоновано багаторівневу модель логістичної системи, розроблену з використанням принципів побудови життєздатних систем; «Проблеми управління підприємствами на автомобільному транспорті» (номер державної реєстрації 0119U103270), де автором було удосконалено теоретичні засади обґрунтування польової природи організаційної культури.

Основні питання, які досліджувалися за наведеними темами, відображені у роботі, повністю відповідають її меті й завданням, вирішення яких дозволило автору отримати результати, що мають наукову новизну, теоретичне та практичне значення. Мета дослідження досягнута, а завдання вирішені у повному обсязі, що дає підстави для представлення роботи до публічного захисту.

### **Ступінь обґрунтованості наукових положень, висновків і рекомендацій, сформульованих в дисертації, їх достовірність**

Обґрунтованість та достовірність основних наукових положень дисертації, одержаних результатів, висновків та рекомендацій підтверджується використанням загальнонаукових та спеціальних методів дослідження, зокрема: порівняльний аналіз і графічний метод, системний підхід, абстрагування і логічний аналіз, індукції та дедукції, структурно-рівневий підхід, хвильовий підхід, категоріальний метод дворівневого тріадичного дешифрування, морфологічний аналіз та синтез, узагальнена функція бажаності, таксономічний аналіз, метод радара, аналізу ієрархій.

Інформаційну базу дослідження склали законодавчі та нормативні акти України, що регламентують діяльність автомобільного транспорту, наукові напрацювання провідних вітчизняних і зарубіжних учених, монографічні дослідження фахівців з питань забезпечення життєздатності підприємств, звіти та дані фінансової і статистичної звітності підприємств автомобільного транспорту, ресурси Інтернету.

Тема дослідження розглянута та викладена всебічно та докладно. Робота добре структурована, логічна структура роботи визначається її метою та сформульованими науково-практичними завданнями. Основні наукові результати дослідження отримані дисертантом особисто і характеризуються науковою новизною. Про значний рівень обґрунтованості наукових положень дозволяють стверджувати нижче зазначені теоретичні та прикладні розробки, пропозиції, висновки і рекомендації.

Дисертантом визначено міждисциплінарний характер поняття «життєздатність», проведено логічний аналіз в даній області, узагальнено теоретичні погляди на сутність поняття та виділено вісім основних підходів до визначення змісту даної дефініції: системного, стейкхолдерського, ресурсного, с точки зору взаємодії, стратегічного, еволюційного, конкурентного та подолання криз (с. 39-41). На основі проведеного аналізу розроблені визначення понять «життєздатність підприємства» та «управління життєздатністю підприємства» за допомогою категоріального методу дворівневого тріадичного дешифрування базового поняття (с. 42-55). Розглянуто життєздатність, як системне явище, та залежно від рівня формування запропоновано поділяти життєздатність на міжнародний, національний, регіональний рівні, а також рівні галузі, підприємств та людини, які є сукупністю загальної системи (с. 49-52).

Ґрунтуючись на дослідженні концепції життєздатних систем запропонована модель системи управління АТП, яка розроблена з використанням принципів побудови життєздатних систем (с. 62-65). Для формування цілісної системи підприємства, дисертантом розглянуто системи організму людини та визначено відповідні системи підприємства (с. 68-76). Сформовано сукупність функціональних підсистем підприємства по аналогії з системами живого організму, діяльність яких взаємозалежна, що забезпечує стійкість «живого організму» підприємства до впливу зовнішніх умов (с. 77-78). Встановлено необхідність визначення рівнів рекурсії життєздатної системи підприємства, на основі структурно-рівневого та метасистемного підходів визначено п'ять основних рівнів рекурсії: елементний, компонентний, субсистемний, системний, метасистемний (с. 84-87). На основі системного та структурно-рівневого підходів запропоновано сферичну модель життєздатної системи підприємства, яка враховує як зв'язки в середині системи, так і різноспрямований вплив факторів середовища (с. 89-91).

Визначено, що концепція життєздатного підприємства повинна використовувати загальні підходи до проблем сталого розвитку, та обґрунтовано необхідність визначення етапів розвитку системи управління підприємством та розглянута можливість конвергенції технічних та

економічних систем при формуванні моделі розвитку підприємства. На цій основі розроблено просторово-динамічний підхід до розвитку життєздатних підприємств, що базується на моделі еволюції життєздатної системи з точки зору хвилеподібного характеру розвитку з домінуючим аспектом на ієрархізацію структурних рівнів та основних етапів його розвитку в просторово-часовому вимірі (с. 107-109).

Доведено, що життєздатність підприємства взаємопов'язана з трьома складовими парадигми сталого розвитку – економічною, соціальною та екологічною. Запропоновано модель підтримання життєздатності підприємства, в якій представлено ієрархічне розташування економічної, соціальної, екологічної сфер зовнішнього середовища підприємства та напрямки застосування інструментів управління, за допомогою яких воно впливає на певну сферу з якою взаємодіє (с. 115-116). На цій основі обґрунтовано концептуальні основи управління життєздатністю підприємств автомобільного транспорту, які базуються на засадах сталого розвитку та холістичного підходу (с. 118-125).

На основі дослідження напрямів розвитку автомобільного транспорту та ринку транспортних перевезень, визначено наявність значного економічного, технічного, технологічного та організаційного відставання, а також погіршення більшості показників транспорту, що свідчить про низьку життєздатність підприємств. В роботі розглянуто основні рівні логістичної системи, визначені її елементи, розглянуто автотранспортне підприємство як соціально-економічний суб'єкт моделі багаторівневої логістичної системи (с. 147-160). Розглянуто концептуальні положення інтегрованої логістики, що базуються на використанні інтегрального та системного підходу до формування логістичних систем, визначені специфічні принципи інтегрованої логістики підприємства (с. 165-170).

Визначено, що для підтримання життєздатності підприємства, особливу увагу потрібно приділяти формуванню адаптивної системи управління, та запропоновано адаптивно-орієнтовану систему управління життєздатністю підприємства, яка зображена у вигляді цілеспрямованого контуру управління на основі використання кібернетичного підходу до моделювання систем (с. 174-179).

Враховуючи, що на автомобільному транспорті формування системи маркетинг-логістики має важливе практичне значення, запропоновано науково-практичний підхід до створення інтегрованої системи маркетинг-логістики автотранспортного підприємства, який базується на системному поєднанні елементів комплексу маркетингу і логістики та специфічних принципів інтегрованої логістики підприємства, визначаючи колаборацію господарських та бізнес-зв'язків (с. 184-188).

Розроблено теоретико-методологічні засади формування технології взаємодій підприємства з партнерами в соціально-економічному просторі з позиції квантово-релятивістського та хвильового підходів, які базуються на поданні структури взаємодіючих полів навколо підприємства (економічного, соціального, культурного, наукового тощо) (с. 197-200). В дослідженні дисертантом узагальнено основні підходи, щодо визначення факторів, які впливають на забезпечення життєздатності підприємства. Сформовано систему екзогенних та ендогенних факторів, визначено їх специфіку впливу, можливі рівні та напрямки прояву. Визначено три рівні формування факторів: міжнародний, національний та регіональний (с. 206-219).

Запропоновано удосконалену систему загального управління взаємовідносинами підприємства, яка фокусується на сукупності внутрішніх і зовнішніх факторів та функцій всередині чи за межами будь-якого підприємства, якості і відносин (с. 227-236). На цій основі сформовано модель системи управління маркетингом взаємодії підприємства з основними партнерами, яка розроблена з використанням принципів побудови життєздатних систем (с. 238-243).

Визначено необхідність переходу на мережеві форми функціонування підприємства для забезпечення життєздатності АТП. Запропонована модель структури відносин підприємства з партнерами в міжфірмовій мережі, яка функціонує на основі самоорганізації і враховує різні рівні взаємодії підприємства (с. 249-254). Отримали подальший розвиток науково-методичні аспекти оцінки взаємовідносин автотранспортного підприємства з партнерами (с. 270-279).

Аргументовано, що підтримання стійкості підсистем підприємства є невід'ємною складовою процесу управління життєздатністю підприємства.

Запропоновано узагальнену систему управління стійкістю підприємства та виділено її підсистеми на основі окремих функціональних сфер діяльності підприємства. Отримав подальший розвиток методичний підхід до визначення рівня стратегічної стійкості функціонування автотранспортного підприємства (с. 294-301).

З метою активізації функціонування підприємств на засадах сталого розвитку, удосконалено методичні засади оцінки екологічної безпеки автотранспортного підприємства, де запропоновано інтегральне оцінювання чотирьох найбільш визначальних та комплексних складових функціонування автотранспортного підприємства (інноваційної, техніко-технологічної, санітарно-гігієнічної і фінансово-економічної) (с. 308-312).

Сформовано теоретико-методичні основи еколого-інноваційного управління автотранспортним підприємством, запропоновано життєздатну систему управління еколого-інноваційною діяльністю підприємства (с. 318-324), та методичні положення вибору пріоритетних напрямків упровадження екологічних інновацій на підприємстві і формування портфеля інноваційних проєктів (с. 325-341).

Удосконалено теоретичні засади обґрунтування польової природи корпоративної культури з точки зору взаємодії культурних полів у соціально-культурному просторі підприємства, а також розроблено модель формування корпоративної культури, яка базується на позиціюванні взаємодії культурних полів різних рівнів (працівників, колективів, підприємства, міжорганізаційної мережі) у соціально-економічному просторі (с. 347-353). Запропоновано теоретико-методичний підхід до оцінки корпоративної культури підприємства, що дозволяє визначити рівень корпоративної культури з точки зору задоволення комунікаційних інтересів всіх груп суб'єктів процесу (с. 355-360).

З огляду на недосконалість існуючих методичних положень щодо оцінювання життєздатності підприємств, удосконалено інтегрований науково-методичний підхід до поліструктурної оцінки рівня життєздатності підприємства (с. 370-374). На цій основі запропоновано визначати комплексну стратегію життєздатності підприємства, що передбачає одночасне врахування стратегій за чотирма складовими оцінювання

життєздатності: стійкості, екологічної безпеки, корпоративної культури, взаємовідносин з партнерами. Отримали подальший розвиток методичні засади розробки стратегії життєздатності підприємства, які ґрунтуються на поєднанні базово-орієнтованих параметрів сучасних функціональних стратегій з урахуванням їх поліструктурної основи вибору стратегічних альтернатив (с. 381-386).

Запропоновано інтегрований механізм управління життєздатністю автотранспортного підприємства та обґрунтовано необхідність управління на засадах сталого розвитку і корпоративної соціальної відповідальності (с. 410-420).

Слід відмітити, що одержані автором наукові результати мають достатній ступінь обґрунтованості, що підтверджується аналізом праць вітчизняних та зарубіжних вчених щодо проблем управління та забезпечення життєздатності підприємств, використанням широкого масиву статистичних даних, апробацією результатів дослідження на міжнародних та всеукраїнських науково-практичних конференціях. Висновки та рекомендації є логічним завершенням проведених досліджень та підтверджуються довідками про впровадження на автотранспортних підприємствах.

### **Наукова новизна отримана в дисертаційній роботі**

В процесі дослідження автором було отримано наукові результати, висновки та рекомендації, що відрізняються науковою новизною, зокрема:

***вперше:***

– розроблено просторово-динамічний підхід до розвитку життєздатних підприємств, що базується на моделі еволюції життєздатної системи з точки зору хвилеподібного характеру розвитку на підставі конвергенції економічних і технічних систем з домінуючим аспектом на ієрархізацію структурних рівнів та основних етапів їх розвитку в просторово-часовому вимірі, продукуючи сферичну багаторівневу модель життєздатного підприємства, яка відображає ієрархію внутрішніх підсистем, їх зв'язки з суміжними системами, метасистемою та взаємодію з факторами



внутрішнього і зовнішнього середовищ (с. 107-109). Цей підхід є консолідовано-інструментальним базисом для визначення розвитку підприємств у стратегічному періоді;

– обґрунтовано концептуальні основи управління життєздатністю підприємств автомобільного транспорту на засадах забезпечення логічної взаємодії типових структурних складових (мети, завдань, суб'єкта, об'єкта, принципів, підходів, функцій управління, методик і т. ін.), де системоутворюючим елементом є сформована модель підтримки життєздатності підприємства на засадах сталого розвитку і холістичного підходу (с. 118-125). Це в сукупності сприятиме розробці інноваційних підходів і методів управління життєздатністю підприємства, забезпечуючи ефективність роботи та формування стратегічних переваг на конкурентних ринках;

– запропоновано адаптивно-орієнтовану систему управління життєздатністю підприємства на основі кібернетичного підходу у вигляді цілеспрямованого контуру, в якому керуюча підсистема має три рівні управління (вищий, середній, первинний) та передбачає виконання трьох блоків функцій (вирішального, перетворювального, інформаційно-контрольного), а керована підсистема включає процеси функціонування підприємства (с. 174-179). Адаптивна система управління дає змогу менеджерам комплексно управляти життєздатністю підприємства, підвищувати його адаптивні якості, забезпечувати стійке функціонування та сталий розвиток;

***удосконалено:***

– теоретичний базис дослідження через уточнення сутності понять «життєздатність підприємства» та «управління життєздатністю підприємства» на підставі категоріального методу дворівневого тріадичного дешифрування, який, на відміну від існуючих поглядів, поглиблює когнітивно-інформаційну модель наукового знання про природу життєздатності як системного явища в економіці через пріоритетність системних властивостей та констатацію їх комплексних ознак (с. 42-52). Це

дає можливість доповнити етимологічно-семантичну складову теоретико-методологічних засад управління життєздатністю підприємств;

– багаторівневу рекурсивну модель життєздатної системи підприємства, що, на відміну від існуючих, базується на консолідації наукових гіпотез та основних положень концепції життєздатних систем, структурно-рівневого і метасистемного підходів з визначенням п'яти основних рівнів рекурсії системи управління підприємства (елементний, компонентний, підсистемний, системний, метасистемний) (с. 62-91). Її формування дозволяє топ-менеджменту підприємства генерувати, узгоджувати і коригувати рішення щодо функціонування підприємства;

– науково-практичний підхід до створення інтегрованої системи маркетинг-логістики автотранспортного підприємства, який, на відміну від наявних, базується на системному поєднанні елементів комплексу маркетингу і логістики та специфічних принципів інтегрованої логістики підприємства, визначаючи колаборацію господарських та бізнес-зв'язків (с. 184-188). Цей підхід дозволяє здійснити моніторинг взаємодії між внутрішніми і зовнішніми функціональними підрозділами, об'єднати зусилля керуючого персоналу підприємства, його структурних підрозділів і логістичних партнерів для наскрізного управління основними потоками.

– теоретико-методичний підхід до оцінки корпоративної культури підприємства, який, на відміну від існуючих, базується на позиціюванні взаємодії культурних полів різних рівнів (працівників, колективів, підприємства, міжорганізаційної мережі) у соціально-економічному просторі та таксономічному аналізі показників сприйняття корпоративної культури керівниками, підлеглими та суб'єктами економічного середовища підприємства (с. 355-360). Це дозволяє визначити рівень корпоративної культури з точки зору задоволення комунікаційних інтересів всіх груп суб'єктів процесу, що є основою удосконалення та підтримки її оптимального рівня в аспекті забезпечення ціннісно-орієнтованих механізмів життєздатності підприємства.

– методичні засади оцінки екологічної безпеки автотранспортного підприємства, що, на відміну від існуючих, базуються на оцінці безпеки базових бізнес-процесів автотранспортного підприємства для оточуючого

середовища з використанням узагальненої функції бажаності через інтегральне оцінювання чотирьох найбільш визначальних та комплексних складових функціонування автотранспортного підприємства (інноваційної, техніко-технологічної, санітарно-гігієнічної і фінансово-економічної), які забезпечують відповідний рівень екологічної безпеки (с. 308-312). Засади дозволяють більш обґрунтовано формувати стратегію екологічної безпеки підприємства, активізувати функціонування підприємств на засадах сталого розвитку;

– інтегрований науково-методичний підхід до поліструктурної оцінки рівня життєздатності підприємства, який, на відміну від існуючих, охоплює систему показників, згрупованих за напрямками: стійкість внутрішніх підсистем, корпоративна культура, відносини з внутрішніми та зовнішніми партнерами, екологічна безпека (с. 370-374). Методичний підхід дає змогу розглянути взаємодії підприємства у внутрішньому і зовнішньому середовищах як інструмент забезпечення життєздатності, та дозволяє забезпечити співставність, порівнянність, співмірність результатів оцінки і створює аналітичне підґрунтя для інтегрованого оцінювання життєздатності підприємства;

***отримали подальший розвиток:***

– теоретико-методологічні засади формування технології взаємодій підприємства з партнерами в соціально-економічному просторі з позиції квантово-релятивістського та хвильового підходів, які базуються на поданні структури взаємодіючих полів навколо підприємства (економічного, соціального, культурного, наукового і т.д.) (с. 197-200). Це дає змогу дослідити економічні закономірності польових взаємодій автотранспортного підприємства з партнерами, визначити їх структуру та фактори впливу, а також виокремити підприємства, які формують потужні поля за рахунок власних конкурентних переваг і консолідують більше суб'єктів взаємодії;

– науково-методичні аспекти оцінки взаємовідносин автотранспортного підприємства з партнерами (як внутрішніми, так і зовнішніми), які, на відміну від існуючих, базуються на визначенні рівня їх відносин на підставі співставлення цінності партнера та його лояльності, з

використанням методу узагальненої функції бажаності, матриці діагностики і методу радара (с. 270-297). Це дозволяє комплексно оцінити рівень відносин зі всіма типами партнерів, групувати їх за рівнем відносин, обирати ключових партнерів, розробляти стратегії взаємовідносин, формувати індивідуальні відносини з ключовими партнерами;

– методичний підхід до визначення рівня стратегічної стійкості функціонування автотранспортного підприємства, який, на відміну від наявних, базується на виокремленні складових загальної стійкості підприємства на основі окремих функціональних сфер діяльності підприємства з використанням системного підходу, методу аналізу ієрархій (с. 234-301). Підхід дозволяє керівникам підприємства враховувати всі визначальні складові функціонування автотранспортного підприємства та ідентифікувати рівень його стійкості в разі зміни внутрішніх та зовнішніх умов;

– теоретико-методичні основи еколого-інноваційного управління автотранспортним підприємством, які, на відміну від існуючих, базуються на використанні сценарного підходу, методу аналізу ієрархій і морфологічного аналізу та синтезу, що зумовлює вибір пріоритетних напрямків упровадження екологічних інновацій на підприємстві і формування портфеля інноваційних проєктів (с. 318-341). Це дозволяє співставляти бажання і можливості з реалізації інноваційних проєктів у різних бізнес-процесах, підвищувати екологічну безпеку автотранспортного підприємства;

– методичні засади розробки стратегії життєздатності підприємства, які, на відміну від існуючих, ґрунтуються на поєднанні базово-орієнтованих параметрів сучасних функціональних стратегій (стійкості, екологічної безпеки, корпоративної культури, взаємовідносин з партнерами) з урахуванням їх поліструктурної основи вибору стратегічних альтернатив (с. 381-386). Це дає можливість забезпечити узгодженість стратегій за різними напрямками та сформувати комплексну стратегію життєздатності підприємства.

Вищевикладене дозволяє констатувати, що результати, отримані автором, є новими, представляють собою приращення знань у сфері забезпечення розвитку автомобільного транспорту.

## **Практичне значення отриманих результатів дослідження**

Практична значущість результатів дослідження підкреслюється їх практичним застосуванням у діяльності: ТДВ «Харківське АТП-16363» (довідка № 164 від 27 січня 2020 р.); ПрАТ «Харківське АТП-16355» (довідка № 103 від 11 лютого 2020 р.); ТОВ «Сумське АТП 15954» (довідка № 187 від 20 лютого 2020 р.); ПрАТ «ХТЗ» (довідка № 78/1068 від 03 березня 2020 р.); ТОВ «Автосервіс-2227», м. Харків (довідка № 193 від 11 березня 2020 р.).

До результатів дослідження, які мають практичне значення, належать: теоретико-методичний підхід до оцінки корпоративної культури підприємства; методичні засади оцінки екологічної безпеки автотранспортного підприємства; інтегрований науково-методичний підхід до поліструктурної оцінки рівня життєздатності підприємства; науково-методичні аспекти оцінки взаємовідносин автотранспортного підприємства з партнерами; методичний підхід до визначення рівня стратегічної стійкості функціонування автотранспортного підприємства; теоретико-методичні основи еколого-інноваційного управління автотранспортним підприємством; методичні засади розробки стратегії життєздатності підприємства.

Крім того, авторські права на результати дисертаційної роботи підтвержені свідоцтвами про реєстрацію авторського права, виданими Державною службою інтелектуальної власності України (№ 67266 від 15 серпня 2016 р.), Міністерством економічного розвитку і торгівлі України (№89740 від 12 червня 2019 р.) та Міністерством розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України (№ 98163 від 16 червня 2020 р.).

Теоретичні та практичні розробки дослідження використовуються у навчальному процесі Харківського національного автомобільно-дорожнього університету при викладанні дисциплін «Менеджмент організації», «Управління ланцюгами постачань», «Проектування логістичних систем», «Стратегічний менеджмент», «Маркетинг взаємодії АТП з партнерами», «Управління інноваціями», «Корпоративне управління», «Управління персоналом» і при виконанні випускних кваліфікаційних робіт магістрів, що підтверджується довідкою впровадження № 2061/18 від 10 вересня 2020 р.

## **Оцінка повноти викладення дослідження в опублікованих роботах**

Теоретико-методологічні та методичні підходи щодо управління життєздатністю підприємств автомобільного транспорту, викладені в дисертації, знайшли достатнє висвітлення в опублікованих за темою дослідження наукових працях. За результатами наукового дослідження Федотовою І.В. опубліковано 53 наукові праці, серед яких 1 одноосібна монографія та 1 колективна монографія, 27 статей у наукових фахових виданнях (з них 20, у виданнях, що входять до наукометричних баз даних), 3 статті у наукових виданнях, що входять до міжнародних наукометричних баз даних (з них 2 – у зарубіжних виданнях), 2 статті в інших виданнях та 19 тез доповідей на науково-практичних конференціях. Загальний обсяг наукових праць складає 52,47 друк. арк., з них особисто автору належать 45,42 друк. арк.

Результати, отримані в роботі, пройшли належну апробацію на науково-практичних конференціях. Опубліковані праці відображають основний зміст дисертаційної роботи. Кількість праць у повній мірі відповідає вимогам до публікації основних положень дисертації на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук.

## **Структура та зміст дисертаційної роботи**

Дисертація Федотової Ірини Володимирівни логічно структурована, складається зі вступу, п'яти розділів, загальних висновків, списку використаних джерел та додатків. Загальний обсяг роботи становить 576 сторінок, у т.ч. основний текст займає 367 сторінок. Матеріали дисертації проілюстровано 106 рисунками, 102 таблицями та містять 11 додатків. Список використаних джерел налічує 584 найменування.

За змістом, структурою, обсягом, стилем викладання, послідовністю та аргументованістю викладання матеріалів дослідження дисертаційна робота повною мірою відповідає вимогам Міністерства освіти та науки України до наукових робіт, поданих на здобуття наукового ступеня доктора економічних

наук. Текст викладений чітко, грамотно, виразно, строгою науковою мовою.

Автореферат у повній мірі відображає зміст дисертації, структуру, головні здобутки і положення дисертації.

### **Дискусійні положення та зауваження до роботи**

Підтверджуючи високий рівень теоретичних та прикладних досліджень, виконаних в дисертаційній роботі, необхідно звернути увагу на недоліки та дискусійні питання, що містяться в тексті дисертації. Основними з них вважаємо такі:

1. При визначенні груп факторів впливу на життєздатність підприємства (с. 219, рис. 3.4) доцільно було виділити часові фактори не тільки в ендогенних, а й в екзогенних факторах впливу, що дозволить враховувати просторово-часову домінанту при визначенні факторів зовнішнього середовища, які впливають на життєздатність підприємства.

2. Потребує пояснення авторське бачення доцільності використання матриці визначення рівня взаємовідносин (с. 279, рис. 3.21) при розробці науково-методичних аспектів оцінки взаємовідносин автотранспортного підприємства з партнерами, це необхідно для більш повного розуміння запропонованих дисертантом методичних аспектів.

3. В рамках формування алгоритму визначення рівня стратегічної стійкості функціонування автотранспортного підприємства (с. 295, рис. 4.4), автор запропонувала п'ятим етапом прогнозування можливого рівня стратегічної стійкості та проведення аналізу ступеня подібності за ряд років (с. 300-301). В роботі слід було більше уваги приділити наданню розрахунків при проведенні аналізу стійкості підприємства за ряд років та визначенню тенденції змін цього рівня, що підвищить наочність отриманого результату та дозволить більш глибоко визначити сильні та слабкі сторони підприємства, а також узагальнити напрямки підвищення стійкості підприємства.

4. Проведену оцінку рівня стратегічної стійкості функціонування автотранспортного підприємства (с. 294-304), слід було доповнити переліком можливих управлінських дій, спрямованих на підвищення стійкості підприємства за кожним напрямком оцінки. Це стало б необхідним

підгрунтям для подальшого вибору та формування стратегії стійкості підприємства.

5. Дисертаційне дослідження значно виграло, якби структуру методики комплексної оцінки екологічної безпеки підприємства (рис. 4.7, с. 308) було доповнено алгоритмом, що відображає основні етапи цієї оцінки. Це підвищить наочність та поліпшить сприйняття дослідження в напрямі оцінки екологічної безпеки АТП.

6. При визначенні напрямків та показників оцінки екологічної безпеки, автор навів занадто узагальнену таблицю (с. 309, табл. 4.9). Робота значно виграла, якби показники оцінки екологічної безпеки за кожним напрямком були наведені в основному тексті дисертації, а не в додатках, що дозволило б більш ґрунтовно сприйняти систему показників по обраних напрямках оцінювання.

7. Для підвищення наочності отриманих результатів, доцільно було, щоб частину розрахунків при проведенні оцінки екологічної безпеки (с. 308-314) та корпоративної культури підприємства (с. 355-363), було подано в основному тексті дисертації, а не в окремих додатках. Це б поліпшило системне сприйняття визначення дисертантом рівнів екологічної безпеки та корпоративної культури підприємства.

8. Потребує пояснення, чому в моделі системи корпоративної культури виділено чотири рівні (працівника, колективу, організації, міжорганізаційної мережі) (с. 351, рис. 4.14), а потім при оцінці корпоративної культури дисертант запропонувала оцінювати три рівні культури (окремого співробітника, колективу та в цілому організації) (с. 356). Це дасть можливість забезпечити узгодженість моделі системи корпоративної культури та методичного підходу щодо її оцінки, запропонованого автором.

Зазначені дискусійні положення та висловлені зауваження багато в чому обумовлені складністю теми, що досліджується, і визначають напрями подальшої дослідницької роботи автора. В цілому, ці недоліки істотно не знижують загальну позитивну оцінку дисертаційної роботи Федотової І.В., так само, як і цінність наукових розробок дисертанта.



## **Загальний висновок до дисертаційної роботи та відповідність дисертації встановленим вимогам**

Дисертаційна робота Федотової Ірини Володимирівни «Теоретико-методологічні засади управління життєздатністю підприємств автомобільного транспорту» являє собою закінчене, самостійне дослідження, що виконане на актуальну тему на високому теоретичному та методологічному рівні, містить ряд положень, що відрізняються науковою новизною.

Приведені наукові результати дозволяють кваліфікувати роботу Федотової І.В. як вирішення важливої науково-прикладної проблеми - обґрунтування теоретичних і методологічних засад, методичних підходів та практичних рекомендацій щодо управління життєздатністю підприємств автомобільного транспорту із урахуванням трансформації бізнес-середовища в сучасних умовах господарювання. Отримані автором результати є достовірними, характеризуються науковою новизною, висновки і пропозиції обґрунтовані, мають теоретичну та практичну цінність. Дисертація є самостійно виконаною завершеною науковою роботою, її мета досягнута.

В цілому, дисертація Федотової І.В. на тему «Теоретико-методологічні засади управління життєздатністю підприємств автомобільного транспорту» відповідає вимогам паспорта спеціальності та пп. 9, 10, 12, 13, 14 «Порядку присудження наукових ступенів», затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 24 липня 2013 р. № 567 із доповненнями і змінами, та іншим нормативним вимогам, які висуваються до докторських дисертаційних робіт, а тому її автор, Федотова Ірина Володимирівна, заслуговує на присудження наукового ступеня доктора економічних наук за спеціальністю 08.00.04 – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності).

**Офіційний опонент:**  
**завідувач кафедри економіки**  
**та менеджменту Української**  
**інженерно-педагогічної академії**  
**МОН України,**  
**доктор економічних наук, професор**



**Вікторія ПРОХОРОВА**

Відзив отримано  
спеціалізованою вченою  
радою № 64.820.05  
«23» листопада 2020 р.  
Учений секретар  
Чорнобровка І.В.