

ДО СПЕЦІАЛІЗОВАНОЇ ВЧЕНОЇ РАДИ Д 64.820.05
УКРАЇНСЬКОГО ДЕРЖАВНОГО УНІВЕРСИТЕТУ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

ВІДГУК

офіційного опонента на дисертаційну роботу

Чаркіної Тетяни Юрїївни

«Теоретико-методологічні основи формування системи антикризового управління пасажирським комплексом залізничного транспорту»,

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.

Пасажирський комплекс залізничного транспорту України наразі переживає найскладніший період розвитку: з одного боку, розпочаті в галузі реформи суттєво трансформують принципи його діяльності, змінюючи механізми організації пасажирських перевезень, а з іншого – коливання економічної кон'юнктури, викликані зміною технологічного укладу і розгортанням коронавірусної кризи, диктують потребу у його адаптації до нових умов ведення виробничо-господарської діяльності. Складність сучасного етапу обумовлена також і тим, що тривалі роки пасажирський комплекс залізничного транспорту України функціонує в умовах прогресуючого старіння основних засобів і відсутності суттєвого покращення в питаннях якості та культури обслуговування пасажирів, що у підсумку призвело до загострення системної кризи в комплексі та зниження його конкурентоспроможності на ринку пасажирських перевезень.

Для подолання проявів системної кризи в пасажирському комплексі залізничного транспорту, підвищення його конкурентоспроможності на ринку пасажирських перевезень та суспільної цінності для стейкхолдерів необхідно забезпечити організаційний розвиток сфери пасажирських перевезень, підвищити ефективність експлуатаційної діяльності та якість сервісу, модернізувати інфраструктуру та покращити інвестиційний клімат за рахунок впровадження прогресивного інструментарію антикризового управління пасажирським комплексом залізничної галузі.

Саме вирішенню зазначених питань і присвячена дисертаційна робота Чаркіної Т. Ю., в якій розроблено теоретико-методологічні положення, методичні підходи і практичні рекомендації щодо формування системи антикризового управління пасажирським комплексом залізничного транспорту.

Дисертація виконувалася відповідно до основних положень Стратегії АТ «Укрзалізниця» на 2019–2023 роки (затверджена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 12 червня 2019 р. № 591-р), Концепції державної програми реформування залізничного транспорту (затверджена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 27 грудня 2006 р. № 651-р), Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року (затверджена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р), Стратегії сталого розвитку «Україна – 2020» (затверджена Указом Президента України від 12 січня 2015 р. № 5/2015).

Наукові результати і висновки дисертаційного дослідження є складовою розробок Дніпровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна в межах науково-дослідної роботи кафедри економіки та менеджменту за темами: «Підвищення ефективності пасажирських перевезень за рахунок оптимізації зон курсування та удосконалення класифікації поїздів», (номер держреєстрації 0114U002545), де автором розроблено підхід до розвитку діяльності пасажирського комплексу залізничного транспорту; «Розвиток туристичних перевезень залізничним транспортом в Україні» (номер державної реєстрації 0115U002424), де автором розкрито види туристичних послуг залізничного транспорту та обґрунтовано механізми їх розвитку.

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, а саме: порівняльного аналізу і графічного методу, систематизації і класифікації, системного підходу, моделювання, абстрагування і логічного аналізу, аналогії та екстраполяції, експертного та розрахунково-аналітичного методів.

Висновки є логічним завершенням і загальним підсумком здійснених авторкою досліджень. Зміст дисертації Чаркіної Т.Ю. свідчить про достатнє володіння дисертанткою методами економічних досліджень, що дозволило їй здійснити глибокий аналіз факторів, закономірностей та тенденцій розвитку залізничних пасажирських перевезень, проблем розвитку пасажирського комплексу залізничного транспорту України, розширити понятійно-категоріальний апарат теорії криз та розробити дієвий теоретико-методологічний базис антикризового управління пасажирським комплексом залізничного транспорту.

Дослідження насичене ілюстративним та табличним матеріалом, що полегшує сприйняття роботи, а також свідчить про обґрунтованість наукових положень, висновків і рекомендацій, зроблених авторкою.

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

Дослідження тенденцій і закономірності розвитку пасажирських перевезень залізничним транспортом (стор. 41–55), а також розкриття взаємозв'язку циклічності економіки і характеристики криз її сучасного етапу еволюції (стор. 56–60), надало змогу авторці встановити закономірності розвитку пасажирських перевезень (стор. 60–61), систематизувати фактори у групи екзогенного і ендогенного характеру (стор. 61).

На основі аналізу поточного стану пасажирського комплексу залізничного транспорту України (стор. 72–98) дисертанткою встановлено основні проблеми його функціонування (стор. 98), ключовими з яких визначено втрату ринку та хронічну збитковість перевезень.

Розкриття еволюції терміну та підходів до тлумачення поняття «криза» (стор. 99–105) стало підґрунтям для встановлення існування негативного і позитивного ставлення науковців до кризових ситуацій (стор. 105). На основі виділення основних ознак кризи та вивчення моделей криз зростання (стор. 106–109) охарактеризовано фактори, що впливають на появу та розвиток кризових процесів у суб'єкта господарювання (стор. 110–111). Дослідження типології криз (стор. 111–114) дозволило авторці навести класифікацію видів криз пасажирського комплексу залізничного транспорту (стор. 115) і доповнити теорію кризи поняттям «індиферентне середовище функціонування організації» (стор. 117) під яким запропоновано розуміти стан незацікавленості суспільства у вирішенні проблем суспільно значущих організацій, який обумовлює перехід кризи в фазу негативної еквіфінальності, що призводить до суттєвого скорочення діяльності організації або її ліквідації. Ідентифіковано стадії формування індиферентного середовища та розкрито їх зміст (стор. 117).

Дослідження положень теорії економічної динаміки М. Кондратьєва, що розкривають кризу як вихідну фазу циклу, яка визначає його основні риси, стало основою для виділення циклів розвитку вітчизняного пасажирського комплексу залізничного транспорту за період 1920–2020 роки (стор. 124–128) та систематизації протиріччя його розвитку (стор. 128–130).

Розроблено підхід та проведено оцінювання рівня криз в пасажирському комплексі залізничного транспорту (стор. 130–134), результати якого дозволили вказати на існування організаційної кризи в секторі пасажирських перевезень галузі, коли всі елементи економічного потенціалу охоплені кризовими явищами, а також встановити існування надорганізаційної кризи, що виражається в зниженні мобільності населення та генерації пасажиропотоку (стор. 134–136).

З метою подолання проявів кризи у пасажирському комплексі залізничного транспорту України дисертанткою у другому розділі роботи присвячено увагу розробленню методології антикризового управління пасажирським комплексом. На основі аналізу поглядів науковців на визначення змісту антикризового управління (стор. 143–147) авторкою наведено власне бачення даного поняття (стор. 147) та розкрито сутнісно-змістовні характеристики антикризового управління (стор. 147–148). Вивчення видів антикризового управління (стор. 148–151) дозволило дисертантці розширити їх існуючу класифікацію такими ознаками, як зміст (сфера реалізації), спрямованість інструментарію антикризового управління, рівень новизни антикризового інструментарію, тип змін, викликаних антикризовими заходами, ієрархічний рівень реалізації антикризового інструментарію (стор. 151–152). Охарактеризовано функції та узагальнено теоретичні основи антикризового управління пасажирським комплексом залізничного транспорту України (стор. 154–156). Грунтуючись на аналізі проблем, що дозволили вказати на системність кризи в пасажирському комплексі залізничного транспорту, та положеннях системно-синергетичного підходу (стор. 157–165), автором розроблено парадигму антикризового управління пасажирським комплексом, яка враховує системно-синергетичні переваги у результаті інтенсифікації його здатності до інноваційної лабільності та самоорганізації і дозволить забезпечити реалізацію прогресивних трансформацій у секторі пасажирських перевезень залізничного транспорту (стор. 166–169).

Вивчення підходи науковців до структуризації складових елементів системи антикризового управління (стор. 171–176) та розкриття особливостей реалізації антикризового управління в пасажирському комплексі (стор. 176–179) дозволило дисертантці розробити концептуальні основи формування системи антикризового управління пасажирським комплексом залізничного транспорту (стор. 179–187). Останні враховують стратегічні напрями забезпечення суспільної цінності сектору пасажирських перевезень і визначають такі ключові підсистеми підтримки їх реалізації, як суб'єктна, об'єктна, цільова, стратегічного позиціонування, планування, технологій антикризового управління, ресурсного забезпечення, в основі функціонування яких знаходиться державна та галузева політика антикризового управління.

Для підвищення ефективності запропонованої системи антикризового управління дисертанткою приділено увагу розробленню інструментарію стратегічного управління. Зокрема, на основі дослідження сутності і видів антикризових стратегій (стор. 189–199) розширено існуючу класифікацію останніх за рахунок виділення таких ознак, як стиль змін, глибина змін, динаміка змін, кількість альтернатив, створювані цінності (стор. 199–201). Визначено процедуру розроблення і реалізації антикризової стратегії

забезпечення збалансованого розвитку пасажирського комплексу залізничного транспорту (стор. 202–207), в межах якої запропоновано здійснювати вибір стратегічних альтернатив залежно від створюваних суспільних цінностей в результаті застосування, визначених у межах антикризової стратегії трансформації чи антикризової стратегії стагнації тактичних антикризових дій. Розкрито зміст та визначено інструменти реалізації антикризової стратегії трансформації та антикризової стратегії стагнації (стор. 205–206; стор. 211–213), що дозволило обґрунтувати доцільність реалізації першої з метою підвищення конкурентоспроможності та забезпечення життєздатності сектору пасажирських перевезень у динамічних умовах функціонування залізничної галузі.

У третьому розділі «Антикризова модель організаційного розвитку пасажирського комплексу залізничного транспорту» дисертанткою на основі систематизації ключових програм, положень, нормативно-правових актів та інших документів, що забезпечують процес реформування АТ «Укрзалізниця» (стор. 219–229), а також дослідження моделей виходу залізничного транспорту з кризи в різних країнах світу (стор. 229–232) сформовано антикризову модель організаційного розвитку пасажирського комплексу залізничного транспорту України та обґрунтовано доцільність створення антикризового відділу (стор. 237–240). Розкрито мету та організаційно-функціональну модель антикризового відділу пасажирського комплексу залізничного транспорту (стор. 240–242), що, на думку авторки, дозволить забезпечити єдність дій щодо системного подолання кризових явищ на всіх рівнях антикризового управління пасажирським комплексом.

Аналіз процесів реформування пасажирського комплексу залізничного транспорту України (стор. 242–246) дозволив дисертантці встановити, що уповільнення реформ та низький рівень цифрових перетворень в комплексі є наслідком неефективного управління кадровими ресурсами, і знаходить відображення у симптомах кризи персоналу компанії (стор. 250–251). В якості прогресивного інструменту подолання кризових явищ кадрового характеру дисертанткою запропоновано впровадження онбордінгу в систему управління персоналом пасажирського комплексу залізничного транспорту. Розкрито базові положення та аспекти ефективного системного онбордінгу (стор. 253–254), що дозволило виділити етапи становлення (стор. 255–256) та сформувати механізм впровадження онбордінгу в систему управління персоналом пасажирського комплексу залізничного транспорту (стор. 257–259).

Дисертанткою обґрунтовано, що наразі для пасажирського комплексу залізничного транспорту України притаманна криза ефективності, що зумовлена наявністю суттєвих втрат у процесі реалізації виробничо-господарської діяльності. На основі виявлення основних вид втрат в експлуатаційній діяльності пасажирського комплексу залізничного

транспорту та системі управління ним (стор. 266–270) дисертанткою обґрунтовано доцільність впровадження методів та інструментів ощадливого виробництва. Дослідження положень теорії ощадливого виробництва дозволило авторці зробити висновок, що результативність впровадження ощадливого виробництва знаходиться в прямій залежності від етапу життєвого циклу інновацій і змінюється відповідно до S-подібної кривої (стор. 277–282). На цій основі дисертанткою визначено етапи реалізації проєктів ощадливого виробництва (стор. 280) та розкрито технологію управління системою ощадливого виробництва у пасажирському комплексі залізничного транспорту (стор. 286–288). Остання розкриває комплекс інструментів, систематизованих за базовими функціями управління (планування, організація, мотивація і контроль) і визначає мету, принципи, особливості забезпечення та результати її використання в пасажирському комплексі залізничного транспорту.

В рамках розкриття еволюції ринку послуг пасажирського транспорту (стор. 293–304) дисертанткою визначено, що на сучасному етапі для споживача вкрай важливим є отримання комплексної транспортної послуги, що реалізується в межах цифрового середовища її надання. Досліджено цифрові інструменти розвитку мобільності, що застосовуються провідниками світовими пасажирськими компаніями, та вивчено розвиток інформаційних технологій у сфері пасажирських перевезень залізничного транспорту України (стор. 304–313). На основі розкриття загальноприйнятих норм і принципів сервісного обслуговування у сфері пасажирського транспорту (стор. 318–319) авторкою визначено доцільність оптимізації діяльності пасажирського комплексу і диверсифікації сервісного обслуговування з урахуванням індивідуальних потреб споживачів. Ґрунтуючись на цьому, розроблено сервісно-адаптивний підхід до розвитку діяльності пасажирського комплексу залізничного транспорту, виділено ключові макро- і мікросегменти споживачів послуг пасажирської компанії та узагальнено розкрито особливості впровадження технологій персоналізованого маркетингу під час формування системи гнучкого та динамічного ціноутворення у сфері послуг (стор. 325–328).

Авторкою аргументовано, що одним із прогресивних напрямів диверсифікації діяльності пасажирського комплексу залізничного транспорту є розвиток залізничного туризму. Зважаючи на це, дисертанткою досліджено зміст та класифікацію видів залізничного туризму (стор. 339–343), а також проаналізовано світові тренди розвитку туристичної індустрії (стор. 343–345). На основі ознайомлення зі світовою практикою розвитку залізничного туризму та його впровадження в пасажирському комплексі залізничного транспорту України (стор. 346–355) дисертанткою зроблено висновок, що низький рівень попиту на послуги залізничного туризму зумовлений існуванням негативних стереотипів суспільства про якість

обслуговування пасажирським комплексом залізничного транспорту. Зважаючи на це, авторкою досліджено властивості та види сприйняття (стор. 358–360), надано характеристику теорій та концепцій сприйняття послуг (стор. 361–365). На цій основі розкрито життєвий цикл процесу перцепції послуг залізничного туризму (стор. 365) та сформовано модель перцептивного управління розвитком послуг залізничного туризму пасажирського комплексу залізничного транспорту (стор. 365–367). Висвітлено методичний підхід до оцінювання ефективності реалізації проєктів розвитку послуг залізничного туризму пасажирським комплексом залізничного транспорту (стор. 380–389).

Дисертанткою визначено, що для підвищення доступності і якості пасажирських перевезень, а також подолання кризи розвитку пасажирського комплексу необхідно забезпечити модернізацію його інфраструктури за рахунок впровадження цифрових технологій. Розкрито зміст, класифікацію видів та функції цифрових платформ (стор. 392–396) і на цій основі обґрунтовано доцільність формування цифрової платформи, що забезпечить суспільну підтримку процесів реалізації проєктів модернізації й оптимізацію проектного менеджменту за рахунок впровадження інформаційно-комунікаційних інструментів. Виділено основні сервіси платформи і з'ясовано пріоритети модернізації інфраструктури пасажирських перевезень залізничним транспортом (стор. 399–404), а також вивчено світовий досвід ефективного управління вокзалами (стор. 404–418).

Авторкою визначено, що у світі модернізація інфраструктури пасажирського комплексу залізничного транспорту відбувається шляхом розбудови сучасних мультимодальних пасажирських комплексів. Дисертанткою встановлено, що розбудова в Україні мультимодальних пасажирських комплексів стримується відсутністю належних інституціональних умов та спеціалізованої інфраструктури, здатної надавати мультимодальні послуги під час перевезення пасажирів. З огляду на це, вивчено зміст, класифікацію та надано характеристику найбільших у світі пасажирських ХАБів (стор. 427–434). Обґрунтовано доцільність формування в Україні системи залізничних пасажирських ХАБів, а також визначено їх функції та розкрито механізм реалізації мультимодальних перевезень пасажирів залізничним транспортом у взаємодії з іншими учасниками процесу сервісного обслуговування (стор. 434–444).

Розроблено модель інституціонального забезпечення розвитку мультимодальних пасажирських перевезень залізничним транспортом (стор. 445–449), що розкриває етапи та інститути формування і розвитку, підтримки та стимулювання процесів розбудови системи залізничних пасажирських ХАБів з метою створення умов для інтегрованого обслуговування пасажирів залізничним транспортом.

Зважаючи на значну потребу пасажирського комплексу залізничного транспорту в інвестиційних ресурсах для реалізації проєктів модернізації інфраструктури, авторкою обґрунтовано доцільність впровадження комунікаційного інструментарію «Government Relations» і «Investor Relations». Визначено відмінності між Investor relations та Public relations (стор. 457–458), функції і ключові області діяльності у відносинах з інвесторами (стор. 459–463), а також розроблено механізм інвестиційного забезпечення проєктів модернізації інфраструктури пасажирського комплексу залізничного транспорту України (стор. 463–465).

За сукупністю та рівнем викладення наукових положень дисертаційну роботу Чаркіної Тетяни Юріївни 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 Чаркіної Т.Ю. відзначається творчим характером та містить результати, що характеризуються науковою новизною.

I. Зокрема вперше:

– на основі розкриття положень системно-синергетичного підходу (стор. 162–165) ідентифіковано системно-синергетичні переваги, згенеровані на основі активізації інструментів інноваційної лабільності та самоорганізації, що склали підґрунтя сформованої парадигми антикризового управління пасажирським комплексом залізничного транспорту, орієнтованої на підвищення суспільної цінності пасажирського комплексу залізничної галузі для стейкхолдерів за рахунок забезпечення його організаційного розвитку, оптимізації діяльності та модернізації інфраструктури (стор. 166–169);

– з метою подолання проявів кризи і створення умов для сталого розвитку пасажирського комплексу залізничного транспорту визначено стратегічні напрями забезпечення зростання суспільної цінності сектору пасажирських перевезень та встановлено взаємозв'язки між такими ключовими підсистемами підтримки їх реалізації, як суб'єктна, об'єктна, цільова, стратегічного позиціонування, планування, технологій антикризового управління, ресурсного забезпечення, що склали основу розробленої концепції формування системи антикризового управління пасажирським комплексом залізничного транспорту (стор. 179–187);

– аналіз поточного стану пасажирського комплексу АТ «Укрзалізниця» (стор. 72–98) та дослідження положень теорії криз (стор. 99–115) стало основою для уведення поняття «індиферентне середовище функціонування організації» (стор. 117). Розкрито етапи формування індиферентного

середовища пасажирського комплексу вітчизняної залізничної галузі, які включають початкову, перехідну і фінальну стадії (стор. 115; стор. 117), що дозволило обґрунтувати вектор зміни парадигми управління пасажирським комплексом залізничного транспорту в напрямку формування суспільної цінності залізничних пасажирських перевезень;

II. Серед результатів, що удосконалюють наукові засади антикризового управління пасажирським комплексом залізничного транспорту, варто виділити наступні:

– вивчення сутності, підходів до систематизації видів криз та положень теорії економічної динаміки (стор. 99–114) стало основою для удосконалення існуючої класифікації криз за такими ознаками «рівні прояву», «тип розповсюдження», «фактори забезпечення якості управління», «масштабність і характер проблем» (стор. 115), розкриття підходу до діагностики кризи за компонентами економічного потенціалу (стор. 130–134) та ідентифікації циклів розвитку вітчизняного пасажирського комплексу залізничного транспорту за період 1920–2020 роки (стор. 123–128), що склали підґрунтя сформованих теоретико-методичних положень щодо виявлення проявів криз у пасажирському комплексі залізничного транспорту;

– на основі розкриття змісту та видів антикризових стратегій (стор. 189–199) удосконалено існуючу класифікацію антикризових стратегій залежно від глибини, динаміки, стилю змін, кількості альтернатив та створюваних цінностей (стор. 199–201), а також встановлено процедуру розроблення та ідентифікації стратегічних альтернатив (антикризова стратегія трансформації, антикризова стратегія стагнації) відповідно до створюваних суспільних цінностей у результаті їх реалізації у пасажирському комплексі залізничного транспорту (стор. 202–207);

– задля зниження рівня плинності кадрів та зростання продуктивності праці розроблено механізм впровадження онбордінгу в систему управління персоналом пасажирського комплексу залізничного транспорту, який розкриває процес реалізації, складові забезпечення, напрямки фокусування і результати використання онбордінгу для підвищення компетентності і лояльності персоналу в умовах реформування і цифрової трансформації залізничного транспорту (стор. 255–259);

– забезпечити своєчасну зміну планів та інструментів ощадливого виробництва відповідно до трансформації умов внутрішнього та зовнішнього середовища господарювання пасажирського комплексу запропоновано за рахунок реалізації удосконаленої технології організації ощадливого виробництва в діяльності пасажирського комплексу залізничного транспорту, яка розкриває особливості формування процесу управління ощадливим виробництвом та його корегування за рахунок використання потенціалу відкритих інновацій (стор. 286–288);

– дослідження характерних рис еволюції ринку послуг пасажирського транспорту (стор. 293–304) та аналіз світового досвіду оптимізації та розвитку діяльності пасажирських залізничних компаній (стор. 304–313) стали основою для формування сервісно-адаптивного підходу до розвитку діяльності пасажирського комплексу залізничного транспорту, в основу якого покладено критерії адаптації послуг до нових моделей мобільності і поведінки споживачів (мультиmodalно-цифровий сервіс, персоніфіковане сервісне обслуговування і гнучка та динамічна цінова політика) (стор. 325–328). Розкрито пріоритетні напрями та інструменти оптимізації діяльності і диверсифікації сервісного обслуговування пасажирським комплексом залізничного транспорту (стор. 328–337);

– подолати споживчі стереотипи щодо якості обслуговування пасажирського комплексу залізничного транспорту і активізувати процеси розвитку послуг залізничного туризму запропоновано шляхом впровадження моделі перцептивного управління розвитком послуг залізничного туризму пасажирського комплексу залізничного транспорту, сформовану за рахунок представлення життєвого циклу перцепції (процеси антиципатії, категоризації та інтерпретації) (стор. 365) і розкриття інструментарію досягнення когерентної сприйнятливості послуг залізничного туризму пасажирського комплексу залізничного транспорту (стор. 365–367);

– для підтримки реалізації проєктів модернізації інфраструктури пасажирських перевезень залізничним транспортом удосконалено процес управління, який ґрунтується на засадах проактивності й суспільної цінності та передбачає формування цифрової платформи (стор. 392–393; стор. 399–404), що сприятиме підвищенню якості управлінських рішень та прискоренню процесів їх реалізації;

III. Отримали подальший розвиток:

– теоретичні основи еволюції пасажирських перевезень залізничним транспортом на засадах синергетичної парадигми шляхом розкриття ендогенних та екзогенних факторів (стор. 61), закономірностей і тенденцій розвитку пасажирських перевезень залізничним транспортом (стор. 60–72);

– з метою створення умов для інтегрованого транспортного обслуговування пасажирів на залізничному транспорті сформовано модель інституціонального забезпечення розвитку мультиmodalних пасажирських перевезень залізничним транспортом, що передбачає створення системи залізничних пасажирських ХАБів (стор. 434–444) і розкриває етапи та інститути їх формування і розвитку, підтримки та стимулювання (стор. 445–449);

– організаційні засади антикризового управління пасажирським комплексом залізничного транспорту, що передбачають формування антикризового відділу й розкривають його мету, функції, види управлінських

дій залежно від рівня антикризового управління (стратегічний, тактичний, оперативний), результати функціонування (стор. 240–242);

– методичний підхід до оцінювання ефективності реалізації проєктів розвитку послуг залізничного туризму пасажирським комплексом залізничного транспорту, що ґрунтується на розрахунку економічного ефекту від управління досвідом споживачів послуг залізничного туризму на основі визначення базового ефекту й ефекту пролонгації стійких комунікацій зі споживачами та передбачає використання цифрових технологій проєкційного меппінгу, предиктивної і прескриптивної аналітики (стор. 380–382; стор. 386–389);

– механізм інвестиційного забезпечення проєктів модернізації інфраструктури пасажирського комплексу залізничного транспорту України за рахунок побудови системи відносин з органами державної влади та інвесторами на основі комунікаційного інструментарію «Government Relations» і «Investor Relations» (стор. 463–465), що сприятиме реалізації інфраструктурних проєктів розвитку пасажирського комплексу.

4. Практичне значення отриманих результатів дослідження.

Розробки та рекомендації дисертаційної роботи є теоретико-методологічним базисом та інструментарієм формування дієвої системи антикризового управління пасажирським комплексом залізничного транспорту, що сприятиме подоланню проявів кризи та забезпеченню сталого економічного зростання сфери пасажирських перевезень залізничного транспорту.

Практичне значення отриманих результатів полягає в тому, що обґрунтовані в дисертації теоретичні висновки, методичні підходи і практичні рекомендації можуть бути використані для розроблення антикризової політики пасажирського комплексу залізничного транспорту і дозволять сформуванню ефективний інструментарій подолання проявів криз функціонування пасажирського комплексу залізничного транспорту, підвищити його соціально-економічну ефективність і забезпечити стале зростання.

Практичне значення мають такі розробки дисертантки, як: теоретико-методичні положення щодо виявлення проявів криз у пасажирському комплексі залізничного транспорту; механізм впровадження онбордінгу в систему управління персоналом пасажирського комплексу залізничного транспорту; технологія організації ощадливого виробництва в діяльності пасажирського комплексу залізничного транспорту; модель перцептивного управління розвитком послуг залізничного туризму пасажирського комплексу залізничного транспорту; модель інституціонального забезпечення розвитку мультимодальних пасажирських перевезень залізничним транспортом; методичний підхід до оцінювання ефективності реалізації проєктів розвитку послуг залізничного туризму пасажирським

комплексом залізничного транспорту; механізм інвестиційного забезпечення проєктів модернізації інфраструктури пасажирського комплексу залізничного транспорту України та інші.

Результати дисертаційного дослідження отримали практичне застосування: підхід до визначення дохідності пасажирських перевезень в умовах формування ХАБів впроваджено в діяльність ТОВ «Закарпатінтерпорт» (акт впровадження №124 від 17.09.2020 р.); пропозиції щодо формування відділу антикризового управління в сегменті пасажирських перевезень впроваджено в діяльність виробничого структурного підрозділу «Львівська дирекція залізничних перевезень» регіональної філії «Львівська залізниця» АТ «Укрзалізниця» (акт впровадження №141/ДНТ від 29.10.2020 р.); підхід до організації залізничного туризму впроваджено в діяльність ТОВ «Флай-трєвел» (акт впровадження №7а від 26.11.2020 р.) і ТОВ «Активіті трєвел» (акт впровадження №1 від 22.12.2020 р.), пропозиції щодо підвищення результативності ощадливого виробництва впроваджено в діяльність виробничого підрозділу «Локомотивне депо «Київ-Пасажирський» регіональної філії «Південно-Західна залізниця» АТ «Укрзалізниця» (акт впровадження №218 від 15.12.2020 р.); положення щодо інституціонально-організаційного забезпечення розбудови ХАБів впроваджено в діяльність Департаменту з організації внутрішніх та міжнародних пасажирських перевезень АТ «Укрзалізниця» (довідка №172/12 від 18.12.2020 р.).

Теоретичні та практичні розробки, запропоновані в дисертації, використовуються в навчальному процесі Дніпровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна при викладанні дисциплін «Управління змінами», «Управління конкурентоспроможністю», «Інноваційний розвиток підприємства» та при виконанні випускних робіт магістрів (акт впровадження від 11.01.2021 р.).

5. Оцінка повноти викладення дослідження в опублікованих роботах

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

Основні положення та висновки дисертаційної роботи Чаркіної Т. Ю. викладено в 56 наукових працях, серед яких: 2 колективні монографії; 18 статей у наукових фахових виданнях, з них 17 статей опубліковані в наукових виданнях, які входять до міжнародних наукометричних баз даних, у т.ч. 1 стаття – у науковому виданні, внесеному до міжнародної наукометричної бази даних Web of Science; 4 статті у наукових періодичних виданнях інших держав, у т.ч. 2 – у наукових виданнях, внесених до

міжнародних наукометричних баз даних Scopus і Web of Science; 2 статті в інших виданнях; 30 тез доповідей на науково-практичних конференціях. Загальний обсяг наукових праць становить 35,9 друк. арк., з них особисто автору належать 23,1 друк. арк.

Результати дисертаційного дослідження були своєчасно оприлюднені, кількість та обсяг опублікованих праць за напрямом роботи відповідає встановленим вимогам до публікації основних положень дисертації на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук.

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 Чаркіної Т. Ю. складається зі вступу, п'яти розділів, загальних висновків, додатків, списку використаних джерел. Загальний обсяг роботи становить 565 сторінок, з них 426 сторінок – основний текст. Матеріали дисертації проілюстровано 95 рисунками, 40 таблицями і містять 6 додатків. Список використаних джерел налічує 613 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 проблеми.

Проведене дисертанткою дослідження свідчить про широку обізнаність авторки з науковими працями вітчизняних і закордонних науковців, якими вивчалися питання подолання кризових явищ, розроблялися інструменти антикризового управління та забезпечення розвитку пасажирського комплексу залізничного транспорту.

Розробленні авторкою теоретико-методологічні засади, методичні підходи і рекомендації деталізовані здобувачкою і в більшості доведені до рівня практичного використання.

7. Дискусійні положення та зауваження до роботи

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

1. На стор. 130–136 дисертації авторкою наводиться підхід та результати оцінювання рівня криз в пасажирському комплексі залізничного транспорту, однак при цьому не достатньо уваги приділяється аналізу існуючих методик оцінювання криз.

2. Розкриваючи на стор. 166–169 парадигму антикризового управління пасажирським комплексом залізничного транспорту, авторці дисертації слід було надати роз'яснення щодо власного бачення таких цілей організаційного розвитку, як організаційна рівновага, підтримка життєздатності, самовідтворення.

3. На стор. 179–187 подано концепцію формування системи антикризового управління пасажирським комплексом залізничного транспорту, метою створення якої визначено подолання проявів кризи в пасажирському комплексі залізничного транспорту та забезпечення його сталого зростання. Слід було зосередитися і на висвітленні змісту сталого розвитку пасажирського комплексу залізничного транспорту, на досягнення якого і спрямована дана система.

4. Одним із етапів, поданої на рис. 2.11 стор. 203 дисертації процедури розроблення і реалізації антикризової стратегії розвитку пасажирського комплексу залізничного транспорту, дисертанткою виділено ідентифікацію стадії розвитку кризи. Слід було пояснити яким чином проводити ідентифікацію стадії розвитку кризи.

5. На стор. 241 дисертації подано організаційно-функціональну модель антикризового відділу, де визначено, що останній на стратегічному рівні підпорядковуватиметься Департаменту організації внутрішніх та міжнародних пасажирських перевезень та Департаменту приміських пасажирських перевезень АТ «Укрзалізниця». Однак, на нашу думку, таке підпорядкування може призвести до зниження ефективності його діяльності за рахунок прийняття різносторонніх, протилежних управлінських рішень.

6. В поданій на стор. 287 рис. 3.20 технології організації ощадливого виробництва в діяльності пасажирського комплексу залізничного транспорту виділено технології організації, планування, мотивації та контролю. Доцільно було не лише зазначити ці технології, але й розкрити їх зміст.

7. Викликають науковий інтерес ті розробки дисертантки, що стосуються сервісно-адаптивного підходу до розвитку діяльності пасажирського комплексу залізничного транспорту (стор. 325–328). Однак робота мала б ще більше переваг, якби ці положення було доповнено методикою формування і впровадження кастомізованого тарифоутворення в діяльність пасажирського комплексу залізничного транспорту.

8. Рис. 5.7 стор. 446 дисертації авторкою подано модель інституціонального забезпечення розвитку мультимодальних пасажирських перевезень залізничним транспортом. Потребує додаткового роз'яснення, яка функціональна роль відводиться Державному агентству інфраструктурних проєктів та Проєктному офісу «SPILNO»?

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 доктора економічних наук. Актуальність теми обґрунтовано, мету, завдання та предмет дослідження чітко визначено. Висновки і рекомендації, які сформульовані авторкою, відзначаються науковою новизною і мають практичну значущість.

Належний науково-теоретичний рівень, аргументованість і достовірність отриманих висновків і рекомендацій, ступінь наукової новизни дають підстави для висновку, що дисертація Чаркіної Тетяни Юріївни на тему «Теоретико-методологічні основи формування системи антикризового управління пасажирським комплексом залізничного транспорту» відповідає вимогам пунктів 9, 10, 12, 13, 14 «Порядку присудження наукових ступенів», затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 21 липня 2013 р. № 567 (зі змінами), а тому її авторка заслуговує на присудження наукового ступеня доктора економічних наук за спеціальністю 08.00.03 – економіка та управління національним господарством.

Офіційний опонент:

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

В. П. Яновська

Проректор з науково-педагогічної роботи
Державного університету інфраструктури
та технологій



Ю. П. Дудник

Від *уфа* отримано
спеціалізованою вченою
радою *Ф* 64.820.05

«*27*» *квітня* 20*14* р.

Учений секретар
Чорнобровка І. В.