

Рішення
разової спеціалізованої вченої ради
про присудження ступеня доктора філософії

Здобувач ступеня доктора філософії Черелюк Володимир Олегович, 1990 року народження, громадянин України, освіта вища: закінчив у 2013 році Харківський національний економічний університет за спеціальністю «Банківська справа», здобувач ступеня доктора філософії денної форми навчання в Українському державному університеті залізничного транспорту Міністерства освіти і науки України, м. Харків, виконав акредитовану освітньо-наукову програму «Економіка підприємства».

Разова спеціалізована вчена рада, утворена наказом Українського державного університету залізничного транспорту Міністерства освіти і науки України від «25» травня 2026 року № 217, у складі:

Голови разової
спеціалізованої
вченої ради –

Володимир Дикань, доктор економічних наук, професор, завідувач кафедри економіки та управління виробничим і комерційним бізнесом Українського державного університету залізничного транспорту Міністерства освіти і науки України, м. Харків;

Рецензентів –

Ірина Токмакова, доктор економічних наук, професор, професор кафедри економіки та управління виробничим і комерційним бізнесом Українського державного університету залізничного транспорту Міністерства освіти і науки України, м. Харків;

Ірина Воловельська, кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри економіки та управління виробничим і комерційним бізнесом Українського державного університету залізничного транспорту Міністерства освіти і науки України, м. Харків;

Офіційних опонентів –

Володимир Бобиль, доктор економічних наук, професор, завідувач кафедри фінансів, обліку та психології Українського державного університету науки і технологій Міністерства освіти і науки України, м. Дніпро;

Андрій Штангрет, доктор економічних наук, професор, професор кафедри менеджменту та маркетингу у видавничо-поліграфічній справі Інституту поліграфії та медійних технологій Національного університету «Львівська політехніка» Міністерства освіти і науки України, м. Львів;

на засіданні «29» липня 2026 року прийняла рішення про присудження ступеня доктора філософії з галузі знань 05 «Соціальні та поведінкові науки» Черелюку Володимирі Олеговичу на підставі публічного захисту дисертації «Формування системи ризик-орієнтованого управління підприємствами залізничного транспорту в умовах глобальних трансформацій» за спеціальністю 051 Економіка.

Дисертацію виконано в Українському державному університеті залізничного транспорту Міністерства освіти і науки України, м. Харків.

Науковий керівник Наталія Каличева, доктор економічних наук, професор, професор кафедри економіки та управління виробничим і комерційним бізнесом Українського державного університету залізничного транспорту Міністерства освіти і науки України, м. Харків.

Дисертацію подано у вигляді спеціально підготовленого рукопису. Дисертаційна робота виконана українською мовою, за обсягом, актуальністю, ступенем наукової новизни, обґрунтованістю, науковою та практичною цінністю здобутих результатів повністю відповідає вимогам пункту 6 Порядку присудження ступеня доктора філософії та скасування рішення разової спеціалізованої вченої ради закладу вищої освіти, наукової установи про присудження ступеня доктора філософії, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 12 січня 2022 року № 44 (зі змінами). У процесі дисертаційного дослідження були отримані нові науково обґрунтовані результати, які в сукупності вирішують актуальне науково-прикладне завдання щодо формування системи ризик-орієнтованого управління підприємствами залізничного транспорту в умовах глобальних трансформацій.

Здобувач має 14 наукових публікацій за темою дисертації, з яких 7 статей у наукових виданнях, включених на дату опублікування до переліку наукових фахових видань України. Профіль видань та зміст наукових праць відповідають встановленим вимогам на здобуття ступеня доктора філософії з галузі знань 05 «Соціальні та поведінкові науки» за спеціальністю 051 «Економіка». Кількість опублікованих праць за темою дисертації та повнота відображення положень роботи у таких працях відповідають чинним вимогам пунктів 8, 9 Порядку присудження ступеня доктора філософії та скасування рішення разової спеціалізованої вченої ради закладу вищої освіти, наукової установи про присудження ступеня доктора філософії до повноти висвітлення отриманих результатів дисертаційної роботи.

1. Черелюк В. О. Проблеми та перспективи розвитку банківської системи в умовах сьогодення. *Причорноморські економічні студії*. 2022. Вип. 78. С. 124–129. DOI: <https://doi.org/10.32782/bses.78-19>.

2. Черелюк В. О., Каличева Н. Є. Вплив цифровізації на формування сучасного вітчизняного банківського сектору. *Причорноморські економічні студії*. 2023. Вип. 81. С. 48–52. DOI: <https://doi.org/10.32782/bses.81-8>. (Особистий внесок: Черелюком В. О. ідентифіковано загрози, ризики і можливості середовища, викликані цифровізацією; Каличевою Н. Є. розкрито особливості впровадження цифрових сервісів суб'єктами підприємництва).

3. Черелюк В. О. Концептуальні положення цифрової трансформації

сучасного бізнесу. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2023. № 84. С. 118–127. DOI: <https://doi.org/10.18664/btie.84.301261>.

4. Черелюк В. О. Дослідження підходів до класифікації економічних екосистем. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2024. № 87. С. 145–153. DOI: <https://doi.org/10.18664/btie.87.322638>.

5. Черелюк В. О. Організаційне забезпечення ризик-менеджменту в умовах цифровізації. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2024. № 88. С. 110–118. DOI: <https://doi.org/10.18664/btie.88.324925>.

6. Черелюк В. О. Ключові аспекти побудови ефективної структури ризик-менеджменту на підприємстві залізничного транспорту. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2025. № 91. С. 148–155. DOI: <https://doi.org/10.18664/btie.91.343364>.

7. Черелюк В. О. Трансформація стратегічних орієнтирів розвитку підприємств залізничного транспорту в умовах формування ризик-орієнтованого управління. *Наукові інновації та передові технології*. 2026. № 1 (53). URL: <https://perspectives.pp.ua/index.php/nauka/article/view/35776/35767> DOI: [https://doi.org/10.52058/2786-5274-2026-1\(53\)-2743-2754](https://doi.org/10.52058/2786-5274-2026-1(53)-2743-2754).

У дискусії взяли участь (голова, рецензенти, офіційні опоненти, інші присутні) та висловили зауваження:

1. Опонент **Володимир Бобиль**, доктор економічних наук, професор, Український державний університет науки і технологій, завідувач кафедри фінансів, обліку та психології, надав позитивний відгук із зауваженнями:

1) на стор. 134-144 дисертації автором розкрито концепцію ризик-орієнтованого управління підприємствами залізничного транспорту на засадах стратегічної капіталізації ризиків, яка є науково обґрунтованою та логічно побудованою. Разом із тим практичну значущість даної концепції доцільно було б посилити шляхом проведення детальних кількісних розрахунків очікуваного економічного ефекту від її впровадження, що дало б змогу більш наочно оцінити потенційні результати реалізації запропонованих управлінських рішень;

2) заслуговує на позитивну оцінку проведений автором на стор. 111-128 роботи аналіз сучасних підходів до управління ризиками. Разом з цим робота мала б ще більше переваг якби було наведено порівняльний аналіз запропонованої авторської системи ризик-орієнтованого управління підприємствами залізничного транспорту з практикою ризик-менеджменту провідних європейських залізничних операторів. Таке зіставлення дозволило б більш повно оцінити переваги авторського підходу, визначити можливості адаптації зарубіжного досвіду до умов функціонування українських підприємств залізничного транспорту та посилити аргументацію запропонованих рекомендацій;

3) викликає науковий інтерес авторська методика сценарно-аналітичного оцінювання ризиків підприємств залізничного транспорту, подана на стор. 147-176 дисертації. Однак у роботі недостатньо деталізовано процедуру визначення вагових коефіцієнтів і параметрів окремих сценаріїв, а також критерії їх вибору залежно від умов функціонування підприємств;

4) значну увагу автор дисертації приділяє цифровим аспектам розвитку підприємств, в тому числі і підприємств залізничного транспорту, та кіберризикам (стор. 254-278). Попри це, робота виглядала б значно ґрунтовніше, якби було приділено увагу розкриттю особливостей управління ризиками, пов'язаними із впровадженням технологій штучного інтелекту, великих даних та цифрових платформ, які дедалі активніше використовуються у транспортній галузі;

5) у третьому розділі роботи, зокрема у пункті 3.3 (стор. 258-278) автором сформовано систему управління кіберінцидентами на підприємствах залізничного транспорту. Однак теоретична й практична цінність роботи суттєво зросла б, якби ці положення більш ґрунтовно розкривали питання інтеграції запропонованої системи з національними та галузевими механізмами кіберзахисту критичної інфраструктури;

6) позитивної оцінки заслуговує запропонований автором підхід до портфельного управління ризик-цінностями проєктів розвитку підприємств залізничного транспорту (стор. 187-204 дисертації). Разом із тим у роботі недостатньо деталізовано методичний інструментарій визначення критеріїв балансування портфеля проєктів за рівнем ризику та створюваної цінності.

2. Опонент **Андрій Штангрет**, доктор економічних наук, професор, Інститут поліграфії та медійних технологій Національного університету «Львівська політехніка», професор кафедри менеджменту та маркетингу у видавничо-поліграфічній справі, надав позитивний відгук із зауваженнями:

1) автором запропоновано концепцію ризик-орієнтованого управління, в основу якої покладено трансформацію ризиків у джерело економічної цінності, а також сформовано відповідний інструментарій її реалізації (стор. 134-144). Разом із тим у роботі недостатньо уваги приділено методичним аспектам оцінювання ефективності функціонування запропонованої системи ризик-орієнтованого управління після її впровадження. Доцільно було б запропонувати систему показників або інтегральний критерій, який дозволяв би оцінювати результативність реалізації авторської концепції та здійснювати моніторинг її впливу на економічні результати підприємств;

2) у дисертаційній роботі значну увагу приділено питанням управління ризиками в умовах глобальних трансформацій, цифровізації та зростання кіберзагроз (стор. 254-278), однак запропоновані підходи переважно орієнтовані на підприємства залізничного транспорту України. Не знайшли належного відображення питання адаптації запропонованих моделей до європейських вимог управління ризиками та інтеграції українських залізничних підприємств до єдиного транспортного простору ЄС, особливо з урахуванням сучасних інтеграційних процесів;

3) розроблений автором підхід до портфельного управління ризик-цінностями проєктів розвитку, що базується на використанні інструментарію реальних опціонів, безперечно має науковий інтерес (стор. 187-204). Разом із цим робота значно виграла б від більш детального висвітлення практичного механізму кількісного оцінювання вартості окремих реальних опціонів та особливостей їх застосування в умовах дефіциту статистичної інформації,

характерного для підприємств залізничного транспорту України;

4) позитивно оцінюючи запропоновані автором положення щодо формування організаційної пластичності підприємств залізничного транспорту та визначений інструментарій її забезпечення (стор. 215-229), слід зазначити, що потребують подальшого опрацювання питання практичної реалізації запропонованих підходів. Зокрема, доцільно було б приділити більше уваги можливим організаційним бар'єрам їх упровадження, насамперед управлінню опором змінам, трансформації корпоративної культури та ресурсному забезпеченню відповідних організаційних перетворень;

5) заслуговує уваги розроблена автором когнітивно-управлінська модель капіталізації ризиків, яка поглиблює сучасні підходи до кадрового забезпечення ризик-орієнтованого управління (стор. 235-254). Разом із тим варто було б доповнити дослідження детальнішим розкриттям впливу когнітивних викривлень управлінського персоналу на якість управлінських рішень та результати діяльності підприємств;

6) відзначаючи комплексність запропонованих автором положень щодо ризик-орієнтованого управління підприємствами залізничного транспорту, слід зазначити, що для посилення їх практичної цінності доцільно було б більш детально розкрити механізм поетапної імплементації запропонованих інструментів на підприємствах залізничного транспорту. Зокрема, потребують додаткового обґрунтування питання визначення пріоритетності впровадження окремих управлінських рішень залежно від стратегічних цілей, ресурсного забезпечення та рівня готовності підприємств до організаційних змін..

3. Рецензент **Ірина Токмакова**, доктор економічних наук, професор, Український державний університет залізничного транспорту, професор кафедри економіки та управління виробничим і комерційним бізнесом, надала позитивну рецензію із зауваженнями:

1) авторський вибір структури елементів економічного потенціалу підприємств залізничного транспорту, представлений на рис. 1.18 (с. 71) для ілюстрації проявів та наслідків кризи, потребує додаткового науково методичного обґрунтування та чіткішої аргументації критеріїв їхнього виокремлення;

2) науковий інтерес викликають положення автора щодо впливу криз на звуження ділового простору підприємств залізничного транспорту (с. 82-84). Разом з цим дане поняття потребує додаткового термінологічного та змістовного розкриття, що дозволить чіткіше окреслити контекст дослідження й логіку подальшого викладу матеріалу;

3) обґрунтованість удосконаленого підходу до портфельного управління ризик-цінностями залізничних підприємств суттєво посилилась би за умови підкріплення моделі «ризик-опціон» (с. 187–204) конкретними розрахунками. Це наочно продемонструє можливості її практичного застосування;

4) запропонований методичний підхід (с. 145–176), який базується на стрес-тестуванні та забезпечує прогнозування траєкторій кризових явищ, доцільно доповнити наочними графіками чи схемами. Відсутність ілюстративного матеріалу дещо ускладнює сприйняття цього комплексного

сценарно-аналітичного інструментарію;

5) дослідження значно виграло б, якби автор, окрім аналізу когнітивних хиб управлінців (с. 237–243), приділив увагу виявленню таких упереджень у трудових колективах. Це дозволило б окреслити шляхи раціонального спрямування та розвитку їхнього творчого потенціалу в умовах інтегрованих ризиків підприємств залізничної галузі.

4. Рецензент **Ірина Воловельська**, кандидат економічних наук, доцент, Український державний університет залізничного транспорту, доцент кафедри економіки та управління виробничим і комерційним бізнесом, надала позитивну рецензію із зауваженнями:

1) обґрунтовуючи концепцію ризик-орієнтованого управління підприємствами залізничного транспорту в умовах глобальних трансформацій (пункт 2.1 розділу 2), автор недостатньо чітко окреслив механізм інтеграції ризиків, пов'язаних із впровадженням вимог Європейського зеленого курсу (EU Green Deal) та переходом до циркулярної економіки. Слід було детальніше розкрити, яким чином запропонована система ризик-орієнтованого управління здатна нівелювати фінансові загрози, зумовлені посиленням екологічних стандартів ЄС при здійсненні міжнародних перевезень;

2) на стор. 235-254 автором запропоновано когнітивно-управлінську модель капіталізації ризиків, що передбачає «дебіасінг» (усунення упереджень) персоналу. Разом із тим з основного тексту роботи залишилося незрозуміло наскільки об'єктивними є критерії оцінювання когнітивних упереджень в умовах високого рівня стресу, характерного для залізничної галузі в Україні, і чи не призведе це до надмірної формалізації управлінського процесу на підприємствах галузі;

3) розкрита на стор. 258-278 дисертації система управління кіберінцидентами на підприємствах залізничного транспорту передбачає створення єдиної цифрово-управлінської інфраструктури. Враховуючи розгалужену структуру АТ «Укрзалізниця» та дефіцит інвестиційних ресурсів, в дисертації варто було детальніше обґрунтувати можливість швидкого впровадження цієї системи без залучення зовнішніх інтеграторів;

4) науково-практичну цінність становить викладена на стор. 145-176 дисертаційної роботи методика сценарно-аналітичного оцінювання ризиків підприємств залізничного транспорту. Проте, з огляду на специфіку функціонування підприємств залізничного транспорту в умовах воєнного стану, високої невизначеності та динамічної зміни зовнішнього середовища, потребує додаткового пояснення питання щодо врахування в запропонованій моделі фактору інерційності управлінських рішень;

5) більшість практичних рекомендацій і моделей, поданих у дисертаційній роботі, розроблено з урахуванням сучасних трансформаційних процесів у транспортному секторі України. Разом з цим, у основному тексті роботи доцільно було б більш детально розкрити питання адаптивності запропонованої системи ризик-орієнтованого управління до різних організаційно-економічних моделей функціонування підприємств залізничного транспорту. Зокрема, потребує уточнення, наскільки запропонований підхід має

універсальний характер і може бути застосований не лише до системно значущих підприємств із складною ієрархічною структурою управління, таких як АТ «Укрзалізниця», а й до приватних операторів залізничних перевезень, які функціонують в умовах конкурентного середовища, більшої управлінської гнучкості та відрізняються масштабами діяльності.

5. Голова спеціалізованої вченої ради **Володимир Дикань**, доктор економічних наук, професор, Український державний університет залізничного транспорту, завідувач кафедри економіки та управління виробничим і комерційним бізнесом, надав позитивний відгук без зауважень.

Результати відкритого голосування:

«За» 5 членів ради,

«Проти» 0 членів ради.

На підставі результатів відкритого голосування разова спеціалізована вчена рада присуджує Володимиру Черелюку ступінь доктора філософії з галузі знань 05 «Соціальні та поведінкові науки» за спеціальністю 051 «Економіка».

Відеозапис трансляції захисту дисертації додається.

Голова разової
спеціалізованої
вченої ради



Володимир ДИКАНЬ
(власне ім'я та прізвище)