

Рішення
разової спеціалізованої вченої ради
про присудження ступеня доктора філософії

Здобувач ступеня доктора філософії Губар Сергій Олександрович, 1998 року народження, громадянин України, освіта вища: закінчив у 2022 році Харківський національний університет радіоелектроніки за спеціальністю «Інженерія програмного забезпечення», 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 № 216, 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;

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

Офіційних опонентів –

Ольга Маслак, доктор економічних наук, професор, завідувач кафедри економіки Кременчуцького національного університету імені Михайла Остроградського Міністерства освіти і науки України, м. Кременчук;

Тетяна Чаркіна, доктор економічних наук, професор, завідувач кафедри економіки та менеджменту Українського державного університету науки і технологій Міністерства освіти і науки України, м. Дніпро;

на засіданні «17» липня 2026 року прийняла рішення про присудження ступеня доктора філософії з галузі знань 05 «Соціальні та поведінкові науки» Губарю Сергію Олександровичу на підставі публічного захисту дисертації «Трансформація системи інноваційного менеджменту підприємств залізничного транспорту в умовах глобальної турбулентності» за спеціальністю 051 Економіка.

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

Науковий керівник Юрій Калабухін, доктор технічних наук, професор, професор кафедри маркетингу, комерційної діяльності та економічної теорії 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 трансформації системи інноваційного менеджменту підприємств залізничного транспорту в умовах глобальної турбулентності.

Здобувач має 14 наукових публікацій за темою дисертації, з яких 6 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. Губар С. О., Калабухін Ю. Є. Обґрунтування необхідності розробки ефективного мобільного додатку з персонального фінансового обліку. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2023. № 81–82. С. 345–350. (Особистий внесок: Губар С. О. визначено ключові властивості інформаційної проникності і обґрунтовано специфічні особливості її забезпечення на підприємствах; Калабухін Ю. Є. розкрито особливості розроблення мобільного додатку з персонального фінансового обліку). DOI: <https://doi.org/10.18664/btie.81-82.287347>.

2. Hubar S. O., Kuznetsov E. M. Innovative strategy of railway transport

enterprises: decision-making model and choice algorithm. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2025. № 90. С. 246–257. (Особистий внесок: Губар С. О. обґрунтовано доцільність виокремлення інтелектуальної цільності як інтегральної характеристики системи інноваційного менеджменту підприємств залізничного транспорту; Кузнєцов Є. М. розкрито цілі інноваційного розвитку підприємств залізничного транспорту). DOI: <https://doi.org/10.18664/btie.90.337468>.

3. Губар С. О. Формування системи інноваційного менеджменту для підприємств залізничного транспорту: принципи та положення. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2025. № 91. С. 96–103. DOI: <https://doi.org/10.18664/btie.91.343757>.

4. Губар С. О. Формування системи управління інноваційними ризиками підприємств залізничного транспорту: методологічний підхід та інструментарій. *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті*. 2025. № 4 (93). С. 192–206. DOI: <https://doi.org/10.31375/2226-1915-2025-4-192-206>.

5. Губар С. О. Формування моделі інноваційного менеджменту підприємств залізничного транспорту на основі інтеграції цифрової трансформації та динамічних здібностей. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2025. № 92. С. 27–35. DOI: <https://doi.org/10.18664/btie.92.352939>.

6. Губар С. О. Механізм управління організаційною гнучкістю та інноваційними змінами на підприємствах залізничного транспорту України. *Причорноморські економічні студії*. 2025. Вип. 96. С. 18–23. DOI: <https://doi.org/10.32782/bses.96-2>.

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

1. Опонент **Ольга Маслак**, доктор економічних наук, професор, Кременчуцький національний університет імені Михайла Остроградського, завідувач кафедри економіки, надала позитивний відгук із зауваженнями:

1) під час дослідження драйверів турбулентності глобального середовища та їх впливу на функціонування світових залізниць (С. 26-50) доцільно було б більш ґрунтовно проаналізувати досвід країн Європейського Союзу (зокрема Німеччини та Франції), а також Японії й Китаю, які мають розвинені високошвидкісні, цифровізовані та інноваційно орієнтовані залізничні системи, що максимально повно дозволить окреслити орієнтири інноваційної трансформації українських підприємств залізничного транспорту;

2) описуючи на рис. 1.25 (С. 70) ознаки крихкості системи інноваційного менеджменту підприємств залізничного транспорту, автору доцільно насамперед подати визначення та характеристику цього поняття, що дозволило б поглибити їх змістове розуміння;

3) на С. 122 автор зазначає «Напрями реалізації антикрихкої системи інноваційного менеджменту підприємств залізничного транспорту розкрито на рис. 2.7», а сам рисунок 2.7 (С. 123) має назву «Концепція антикрихкої системи інноваційного менеджменту підприємств залізничного транспорту». Слід підкреслити чим це обумовлено, адже зазначена розбіжність у назві рисунка та

текстовому посиланні породжує певну суперечність у сприйнятті матеріалу;

4) розкриваючи на С. 133 (рис. 2.9) комплекс механізмів стратегічної варіативності в системі інноваційного менеджменту підприємств залізничного транспорту, автору доцільно було б додатково сформулювати систему інноваційних стратегій, що реалізує варіативність вибору стратегічних альтернатив та забезпечує взаємозв'язок між механізмами. Це дозволило б підвищити практичну значущість запропонованого наукового підходу;

5) з метою підвищення інформативності ілюстративного матеріалу дисертації доцільним є поєднання рис. 3.9 (С. 227) «Теоретичний базис формування поняття інтелектуальної щільності підприємств залізничного транспорту» та рис. 3.10 (с. 230) «Функціональна роль інтелектуальної щільності у формуванні антикрихкої системи інноваційного менеджменту підприємств залізничного транспорту».

2. Оponent **Тетяна Чаркіна**, доктор економічних наук, професор, Український державний університет науки і технологій, завідувач кафедри економіки та менеджменту, надала позитивний відгук із зауваженнями:

1) у роботі значну увагу приділено вивченню міжнародного досвіду цифрової трансформації та інноваційного розвитку залізничного транспорту (стор. 26-50). Разом з цим, доцільно було б більш детально висвітлити можливості адаптації окремих закордонних практик до умов функціонування українських підприємств залізничного транспорту в період воєнного стану та повоєнного відновлення;

2) в основному тексті дисертації дисертантом наводяться авторські трактування таких категорій, як «інформаційна проникність», «інтелектуальна щільність» та «антикрихкість підприємства». Ці дефініції мають міждисциплінарний характер, а тому слід було уточнити їх співвідношення з уже існуючим понятійним апаратом теорії менеджменту та інноваційного розвитку;

3) на стор. 128-143, рис. 2.8 дисертації автором розкрито підхід до забезпечення стратегічної варіативності в системі інноваційного менеджменту підприємств залізничного транспорту. Робота мала б ще більше переваг, якби ці пропозиції були доповнені дослідженням ризиків, які можуть виникати внаслідок одночасної реалізації декількох альтернативних стратегічних контурів розвитку;

4) розкриваючи на стор. 117-125 дисертації концепцію формування системи інноваційного менеджменту підприємств залізничного транспорту на засадах антикрихкості, було б доцільно також виділити критерії та показники оцінювання рівня досягнення антикрихкості, що дозволило б забезпечити можливість практичного моніторингу результативності запропонованих управлінських рішень;

5) запропоновані на стор. 206-213 роботи теоретико-методологічні положення забезпечення інформаційної сприйнятливості підприємств залізничного транспорту слід було б доповнити питанням забезпечення інформаційної безпеки та кіберстійкості в умовах активізації цифрових загроз і зростання залежності галузі від цифрових платформ та інформаційних систем;

б) запропонований автором підхід до формування інтелектуальної щільності підприємств залізничного транспорту (стор. 226-235) має значний науковий інтерес, однак робота мала б ще більшу цінність, якби ці авторські пропозиції більш ґрунтовно розкривали механізми оцінювання та управління неявними знаннями працівників, які становлять важливу складову інтелектуального капіталу підприємств залізничної галузі.

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) для підвищення об'єктивності аналізу на рис. 1.13 (с. 49) доцільно доповнити детальну систематизацію деструктивних чинників врахуванням позитивних наслідків та нових можливостей, що виникають для залізничного транспорту в умовах глобальної турбулентності. Такий підхід забезпечить комплексність дослідження, поєднуючи аналіз негативних наслідків кризових процесів із виявленням потенційних можливостей для інноваційного розвитку, структурної модернізації та формування нових логістичних ніш;

2) розкриваючи ознаки крихкості системи інноваційного менеджменту підприємств залізничного транспорту (рис. 1.25, с. 70), автор обґрунтовано виокремив її структурний, процесний, інноваційний, фінансовий, технологічний та когнітивний різновиди. Разом із тим наукову й практичну цінність отриманих результатів суттєво посилило б глибше обґрунтування критеріїв, за якими встановлено ці види крихкості;

3) позитивно оцінюючи пропозиції щодо визначення завдань антикрихкого інноваційного менеджменту, доцільно вказати на необхідність більш детального розкриття змісту завдання 4 «Створення імунного буфера» (с. 121). Глибша деталізація сутності цього поняття та механізмів його формування дозволила б краще зрозуміти специфіку забезпечення стійкості підприємств залізничного транспорту в умовах глобальної турбулентності;

4) обґрунтовуючи у пункті 2.3 дисертації положення щодо покращення управління ресурсним портфелем підприємств залізничного транспорту, автору доцільно було б глибше висвітлити галузеві особливості реалізації зазначеного процесу та доповнити теоретичні узагальнення результатами аналітичного оцінювання відповідних тенденцій і закономірностей;

5) визнаючи вагомим результатом дослідження теоретико-методологічні положення щодо забезпечення інформаційної сприйнятливості підприємств залізничного транспорту на засадах інформаційної проникності (с. 205–213), автору доцільно було б приділити більшу увагу мотиваційним аспектам реалізації запропонованих положень. Зокрема, враховуючи визначальну роль людського чинника у процесах сприйняття, генерування та поширення знань, практичну цінність дослідження посилило б обґрунтування механізмів стимулювання персоналу до активного інформаційного обміну та участі у формуванні корпоративного знаннєвого середовища.

4. Рецензент **Ганна Обруч**, доктор економічних наук, доцент, Український

державний університет залізничного транспорту, професор кафедри економіки та управління виробничим і комерційним бізнесом, надала позитивну рецензію із зауваженнями:

1) на стор. 117-125 автором запропоновано концепцію формування системи інноваційного менеджменту підприємств залізничного транспорту на засадах антикрихкості, що є вагомим науковим результатом. Разом з тим робота виграла б від більш детального обґрунтування механізмів практичної імплементації окремих принципів антикрихкості в діяльність підприємств галузі з урахуванням специфіки їх організаційної структури, особливостей корпоративного управління та регуляторних обмежень;

2) заслуговує на позитивну оцінку розроблений автором підхід до забезпечення стратегічної варіативності в системі інноваційного менеджменту підприємств залізничного транспорту (стор. 125-160). Однак, дискусійним при цьому залишається питання формування методичного інструментарію оцінювання результативності альтернативних стратегічних сценаріїв та визначення критеріїв вибору оптимальної траєкторії інноваційного розвитку в умовах високої невизначеності зовнішнього середовища;

3) запропонований автором підхід до формування динамічного ресурсного портфеля ґрунтується на гнучкому перерозподілі ресурсів відповідно до змін зовнішнього середовища (стор. 143-160) є науково та практично цінним. Проте, детальнішого розкриття потребує питання збалансування гнучкості ресурсної архітектури із необхідністю забезпечення стабільності реалізації довгострокових інноваційних програм підприємств галузі;

4) автор обґрунтовано визначає мережеву інтегрованість як одну із системоутворюючих складових антикрихкої системи інноваційного менеджменту підприємств залізничного транспорту та розкриває її роль у формуванні інноваційних екосистем і розвитку відкритих інновацій (стор. 124-126). Однак, дискусійним залишається питання інституціоналізації мережевої взаємодії, зокрема формування механізмів координації, розподілу відповідальності, створення спільної цінності та управління знаннями між підприємствами залізничного транспорту, науковими установами, технологічними компаніями й державними інституціями;

5) безперечною перевагою дисертаційної роботи є запропонована модель організаційної еластичності системи інноваційного менеджменту підприємств залізничного транспорту, яка розглядається як одна з ключових передумов формування антикрихкості (стор. 182-191). Разом із цим подальшого наукового осмислення потребує питання визначення концептуальних меж організаційної еластичності, зокрема в частині узгодження механізмів швидкої організаційної трансформації із забезпеченням стратегічної узгодженості управлінських рішень, інституційної цілісності системи та довгострокової траєкторії інноваційного розвитку. Більш детальне розкриття цих аспектів дозволило б поглибити методологічне обґрунтування запропонованої моделі.

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 Сергію Губарю 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)