

Рішення
разової спеціалізованої вченої ради
про присудження ступеня доктора філософії

Здобувач ступеня доктора філософії Сидорець Дмитро Павлович, 1983 року народження, громадянин України, освіта вища: закінчив у 2004 році Харківський національний автомобільно-дорожній університет за спеціальністю «Двигуни внутрішнього згорання», 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 «06» липня 2026 року № 194, 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 –

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;

Мирослава Корінь, 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;

Офіційних опонентів –

Вікторія Прохорова, доктор економічних наук, професор, в.о. завідувача кафедри економіки та бізнес-адміністрування Харківського національного університету імені В. Н. Каразіна, м. Харків;

Вячеслав Задоя, доктор економічних наук, доцент, доцент кафедри економіки та менеджменту Українського державного університету науки і технологій Міністерства освіти і науки України, м. Дніпро;

на засіданні «14» серпня 2026 року прийняла рішення про присудження ступеня доктора філософії з галузі знань 05 «Соціальні та поведінкові науки» Сидорцю Дмитру Павловичу на підставі публічного захисту дисертації «Управління розвитком підприємств залізничного транспорту на основі екосистемного підходу» за спеціальністю 051 Економіка.

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

Науковий керівник 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.

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 управління розвитком підприємств залізничного транспорту на основі реалізації екосистемної транзитивності.

Здобувач має 13 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. Сидорець Д. П., Кириленко А. А. Особливості організації економічного забезпечення транспортно-логістичної системи залізничного транспорту. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2023. № 81-82. С. 98-104. (Особистий внесок: Кириленко А. А. визначено етапи процесу управління економічною діяльністю транспортно-логістичного комплексу; Сидорець Д. П. розкрито ключові положення забезпечення коопераційної транзитивності підприємств залізничного транспорту). DOI: <https://doi.org/10.18664/btie.81-82.287183>.

2. Сидорець Д. П., Даніл'ян В. О., Масан В. В. Цифровий розвиток залізничного транспорту в умовах глобальних перспектив та викликів. *Вісник*

економіки транспорту і промисловості. 2023. № 83. С. 165-170. (Особистий внесок: Даніл'ян В. О. визначено переваги та недоліки впровадження цифрових рішень у залізничній галузі; Масан В. В. розкрито особливості впровадження цифрових платформ у залізничному секторі; Сидорець Д. П. розкрито етапи еволюції міжсуб'єктної взаємодії підприємств залізничного транспорту). DOI: <https://doi.org/10.18664/btie.83.300193>.

3. Сидорець Д. П., Обруч Г. В., Челомбітько М. Д. Теоретичні аспекти застосування екосистемного підходу до управління розвитком підприємств. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2024. № 86. С. 42-52. (Особистий внесок: Обруч Г. В. досліджено роль екосистеми як інструменту організації ефективної співпраці стейкхолдерів у процесі генерування цінностей; Сидорець Д. П. розкрито теоретичні положення екосистемної транзитивності підприємств залізничного транспорту; Челомбітько М. Д. розглянуто сутність інноваційної екосистеми та її характерні риси). DOI: <https://doi.org/10.18664/btie.86.309858>.

4. Сидорець Д. П., Обруч Г. В., Броварник М. М. Розвиток людського капіталу підприємств залізничного транспорту в умовах цифрових змін. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2024. № 88. С. 47-55. (Особистий внесок: Обруч Г. В. визначено стратегічні пріоритети розвитку людського капіталу підприємств залізничного транспорту; Броварник М. М. проаналізовано проблеми кадрового забезпечення підприємств залізничної галузі; Сидорець Д. П. сформовано модель когнітивного управління розвитком підприємств залізничного транспорту в умовах екосистемної транзитивності). DOI: <https://doi.org/10.18664/btie.88.324715>.

5. Сидорець Д. П., Обруч Г. В., Броварник М. М. Циркулярний підхід до управління активами підприємств залізничного транспорту. *Інфраструктура ринку*. 2025. № 84. URL: https://market-infr.od.ua/journals/2025/84_2025/8.pdf. (Особистий внесок: Обруч Г. В. вивчено особливості формування циркулярного потенціалу підприємств залізничної галузі; Сидорець Д. П. розкрито ключові 15 положення оркестраційного підходу до управління екосистемним розвитком підприємств залізничного транспорту; Броварник М. М. досліджено переваги та недоліки застосування циркулярного підходу до управління активами підприємств). DOI: <https://doi.org/10.32782/infrastruct84-6>.

6. Сидорець Д. П. Модель продукування екосистемних інновацій для розвитку підприємств залізничного транспорту. *Інвестиції: практика та досвід*. 2025. № 23. С. 228-234. DOI: <https://doi.org/10.32702/2306-6814.2025.23.228>.

7. Сидорець Д. П. Стратегія управління екосистемними ризиками в залізничній галузі. *Національні інтереси України*. 2026. № 1 (18). С. 959-968. DOI: [https://doi.org/10.52058/3041-1793-2026-1\(18\)-959-968](https://doi.org/10.52058/3041-1793-2026-1(18)-959-968).

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

1. Опонент **Вікторія Прохорова**, доктор економічних наук, професор, Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна, в.о. завідувача

кафедри економіки та бізнес-адміністрування, надала позитивний відгук із зауваженнями:

1) автор у роботі звертає особливу увагу на концепцію екосистемної трансформації підприємств залізничного транспорту. Однак, з нашої точки зору, потребує детальнішого обґрунтування питання управління ризиками екосистемної взаємодії, зокрема ризиками опортуністичної поведінки учасників, цифрової залежності від платформ та порушення інформаційної безпеки, оскільки недостатня увага до цих ризиків може істотно обмежувати ефективність екосистемної взаємодії та стримувати реалізацію її потенційних переваг (с. 168-175);

2) автором у роботі сформовано пропозиції щодо розвитку підприємств залізничного транспорту в умовах екосистемної транзитивності. Проте, з нашої точки зору, доцільно було б більш детально розглянути особливості реалізації в контексті євроінтеграційних процесів, зокрема з урахуванням сучасних підходів до функціонування європейського залізничного простору (с. 122-176);

3) автором у роботі розроблено архітектуру коопераційної транзитивності підприємств залізничного транспорту. На наш погляд, доцільно було б деталізувати механізм розмежування функцій державних органів, операторів інфраструктури та інших учасників екосистемної взаємодії, що сприятиме підвищенню ефективності управління та досягненню балансу інтересів усіх суб'єктів транспортного ринку (с. 213-225);

4) автором у рамках дослідження розкрито інституційне забезпечення розвитку оркестраційних здатностей підприємств залізничного транспорту та відзначено важливість застосування смарт-контрактів як інструменту автоматизації договірних відносин у логістичних ланцюгах. Однак, на наш погляд, не знайшло належного відображення питання визначення організаційно-правових та технологічних передумов їх імплементації (с. 199-200);

5) автор у контексті відображення концепції управління розвитком підприємств залізничного транспорту на основі екосистемної транзитивності визначено підходи до забезпечення мережевої адаптивності екосистеми залізничного транспорту. Але, з нашої точки зору, існує потреба у формуванні комплексного інструментарію, який би інтегрував організаційні, інформаційні, цифрові та управлінські механізми координації взаємодії учасників мережі, що, у свою чергу, сприятиме підвищенню стратегічної стійкості екосистеми та оперативності в реагування на динамічні зміни ринкового середовища (рис. 2.9, с. 169).

2. Опонент **Вячеслав Задоя**, доктор економічних наук, доцент, Український державний університет науки і технологій, доцент кафедри економіки та менеджменту, надав позитивний відгук із зауваженнями:

1) позитивно оцінюючи проведений аналіз проявів екосистемної дисфункціональності підприємств залізничного транспорту, варто зазначити, що дослідження набуло б більшої практичної цінності за умови проведення порівняльного аналізу рівня координації між ключовими учасниками

транспортної екосистеми. Це дозволило б більш обґрунтовано оцінити ступінь узгодженості їх взаємодії та визначити найбільш критичні напрями вдосконалення міжорганізаційної координації;

2) на с. 185-190 автором запропоновано трирівневу систему оркестрації управління розвитком підприємств залізничного транспорту. Поряд із цим дискусійним видається виокремлення операційно-функціонального рівня як самостійного елемента цієї системи, оскільки, як зазначає сам автор (с. 187), платформно-технологічний рівень «забезпечує функціональну основу для реалізації екосистемної взаємодії». У зв'язку з цим доцільно було б чіткіше окреслити функціональні межі та специфіку кожного із зазначених рівнів, що дозволило б уникнути неоднозначного трактування їх призначення та більш переконливо обґрунтувати запропоновану архітектуру системи оркестрації;

3) потребує додаткового уточнення використання автором термінологічного апарату при характеристиці транзитивності екосистемної взаємодії. Так, на с. 211 використовується поняття «коопераційна екосистемна транзитивність», тоді як надалі автор оперує терміном «коопераційна транзитивність». Така варіативність термінів потребує додаткового пояснення, оскільки не дає можливості однозначно встановити, чи йдеться про тотожні поняття, чи про різні аспекти досліджуваного явища;

4) дискусійним видається використання автором терміну «матриця» для характеристики рис. 3.3 (с. 224), оскільки представлена конструкція має переважно характер структурно-логічної схеми відповідності між бар'єрами, типами бар'єрів, важелями їх подолання та відповідальними суб'єктами, а не класичної матриці, що передбачає перетин двох або більше незалежних вимірів;

5) характеризуючи коопетиційні угоди як механізм узгодження інтересів у комерційному проектуванні спільної цінності (с. 217-220), автор зазначає важливість формування уніфікованих технологічних карт, однак більш детального висвітлення потребують їх структура, порядок розроблення та особливості практичного застосування в процесі координації взаємодії учасників транспортно-логістичної екосистеми.

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

1) потребує додаткового авторського обґрунтування та теоретичного розкриття сутність поняття «дисфункція потоково-структурної збалансованості», представленого на рис. 1.24 (с. 92). Недостатня деталізація його змісту ускладнює розуміння механізму впливу цього явища на функціонування та життєздатність екосистеми залізничного транспорту;

2) у пункті 2.1 другого розділу дисертації було б доцільно детальніше висвітлити теорію сталого розвитку в контексті формування принципів та механізмів реалізації екосистемного підходу;

3) на с. 198 автор вказує на доцільність впровадження платформ внутрішнього краудсорсингу ідей, однак ця пропозиція має декларативний

характер і потребує глибшого науково-практичного обґрунтування для формування реальних механізмів її адаптації в систему управління підприємствами залізничного транспорту;

4) характеризуючи комерційне проєктування спільної цінності (с. 215), автор зазначає важливість тарифної кооперації, однак це положення потребує більш детального розкриття, зокрема щодо механізмів її реалізації, що дозволило б посилити практичну цінність запропонованих рекомендацій у сфері ціноутворення;

5) позитивно оцінюючи розроблену методику оцінки збалансованості інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту (с. 268, рис. 3.8), варто зазначити, що система обраних індикаторів вимагає глибшого теоретико-методичного аргументування. Зокрема, додаткового уточнення потребують критерії вибору оціночних показників, обґрунтування їхньої вагомості, а також принципи їх зведення в єдиний інтегральний показник.

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

1) наукову цінність становлять розкриті на стор. 168-175 роботи пропозиції дисертанта, що стосуються формування концепції управління розвитком підприємств залізничного транспорту на основі екосистемної транзитивності, в межах якої визначено мету, об'єкт і суб'єкти управління та розкрито комплекс взаємопов'язаних когнітивного, цифрово-платформного, коопераційного, інноваційно-адаптивного та оркестраційного механізмів. Разом з цим, для посилення практичної цінності даної концепції варто було б конкретизувати умови, критерії та управлінські передумови активізації кожного із зазначених механізмів залежно від рівня екосистемної зрілості підприємства, а також більш детально охарактеризувати чинники й бар'єри, що можуть впливати на ефективність реалізації екосистемних трансформацій;

2) обґрунтовуючи у першому розділі дисертації необхідність розвитку екосистемної взаємодії підприємств залізничного транспорту, доцільно було б приділити більше уваги чинникам, що визначають стійкість екосистемних моделей у довгостроковій перспективі. Зокрема, більш детального висвітлення потребують питання формування довіри між учасниками екосистеми, забезпечення балансу їх інтересів, розподілу відповідальності та створеної цінності, що дозволило б повніше обґрунтувати умови ефективного функціонування запропонованої моделі;

3) позитивне враження справляє запропонована на стор. 239-250 дисертації авторська модель когнітивного управління розвитком підприємств залізничного транспорту в умовах екосистемної транзитивності, що інтегрує процеси когнітивного сприйняття, аналізу, проєктування, прийняття рішень та контролю. Попри це, робота мала б ще більше переваг, якби дисертантом також було приділено увагу питанням формування та накопичення організаційної пам'яті підприємств залізничної галузі, зокрема розкриттю механізмів

трансформації індивідуальних знань працівників у корпоративні знання, процедур їх збереження, актуалізації та повторного використання у процесі прийняття управлінських рішень;

4) запропонований автором методичний підхід до оцінки збалансованості інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту (стор. 267-270) слід було б доповнити аналізом впливу зовнішніх факторів на вибір співвідношення між радикальними та інкрементальними інноваціями. Зокрема, доцільно було б врахувати особливості воєнного стану, обмеженості інвестиційних ресурсів, змін державної транспортної політики та інтеграції України до європейського транспортного простору, які істотно впливають на формування інноваційної стратегії підприємств галузі;

5) розкритий на стор. 182-201 роботи оркестраційний підхід до управління екосистемним розвитком підприємств залізничного транспорту слід було б доповнити процедурою оцінювання рівня сформованості оркестраційних здатностей, а саме доцільно було б запропонувати систему кількісних критеріїв або інтегральний показник, який дозволяв би оцінити ефективність оркестраційного управління, визначити рівень координації учасників екосистеми та відстежувати зміни після впровадження запропонованих автором рекомендацій.

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 Дмитру Сидорцю 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




(підпис)

Володимир ДИКАНЬ
(власне ім'я та прізвище)